



Drogi Handlu Zbożowego

przez

J. N. SADOWSKIEGO.

III.

Urządzenie wielkiéj instytucyi komisowéj w Gdańsku z zawisłym od niéj kantorem w Londynie uważamy za wykończenie organizacyi handlu zbożowego ku górze.

Nie mniéj ważne znaczenie przypisujemy wykończeniu téjże organizacyi ku dołowi.

Środkowe jéj ogniwo jest nieledwie gotowém w istniejących już domach komisu zbożowego i bankach zajmujących się przeważnie odnośnemi czynnościami. Życzyćby tylko należało, żeby takich zakładów było więcéj, albo, żeby te, które już istnieją, większém rozgałęziem swych komandyt i agentur obejmowały szersze koła i przez ogarnięcie wszystkich węzłów handlu zbożowego wyzwoliły stanowczo producenta od drobnych spekulacyi miejscowych.

Do utworzenia jednak prawdziwie organicznéj całości braknie jeszcze jednego ogniwa wypływającego od dołu, któreby zbiorową siłą objęło racjonalny zarząd wysełek zaraz z miejsca produkcyi i wystąpiło w znaczeniu reprezentacyi solidarnego poręczycielstwa producentów.

Nieodzowną konieczność takich spółek producentów, jeśli wszystkie korzyści zorganizowanego handlu zbożowego mają być dla kraju w zupełności wyzyskane, wyjaśni kilka uwag, których niezaprzeczalność uznać musi każdy znający jakokolwiek nasze stosunki.

W obecnym stanie rzeczy zboża nasze odbywają często nader niekorzystne wędrówki. Ileż to razy okolice posiadające liczne bro-

wary i gorzelnie po wyczerpnięciu wszystkich zapasów jęczmienia przyległych obszarów sprowadzają go po drogiéj cenie z zagranicy, gdy w tym samym czasie z innych zakątków kraju naszego wychodzi jęczmień za granicę, po nader niskiéj cenie. U owsa, którego niektóre okolice kraju naszego wcale nie sieją, a który inne prawie wyłącznie produkują, niewłaściwość podobnych wędrówek należy po prostu do niezmiennego porządku rocznego. To samo dzieje się z żytem na przednowku; podaż z poszukiwaniem nie mają tu wśród kraju należytegó czucia ku sobie; miejscowe przesilenia konsumcyjne przepłacają żyto rąk trzecich, często zagranicznych, a obfitość innych okolic zbywa go po zwyczajnych cenach. Poślednie grochy zbywają się nieraz za bezcen na targach przepłacających wybór wrzącego grochu, a wyborowe gatunki szukają bez celu zbytu na targowiskach podrzędnéj konsumcyi. Czyste siemie polskiéj koniczyny wchodzi jedną drogą do Szląska, a innemi drogami wypychają do Polski szląscy gospodarze swoją koniczynę pomięszaną z lnianką i innemi szkodliwemi zielskami. Najwyborowsze gatunki pszenicy zaopatrują często w chwili nieurodzaju w kontynentalnych częściach obszaru konsumcyjnego miejsca takie, które różnicy ceny między wyborową, a podrzędną pszenicą prawie wcale nie znają, a na targi poszukujące gorliwie pięknéj pszenicy i płacące za nią stosunkowo znaczną nadwyżkę nad bieżące ceny, zdąża pszenica podrzędnego gatunku, którą tam lekceważą i zaniedbują,

Żeby kto sobie zadał pracę śledzenia i brania ściśle pod krédkę wszystkich cen niewłaściwie zniżonych na tych krętych drogach — wszystkich niedoszłych zysków z braku dotarcia do miejsc najkorzystniejszego zbytu, a policzył przytém cały nadmiar kosztów krzyżującego się przewoźnictwa i licznego magazynowania, przeróbek i przeładowywania po drodze, toby pewno doszedł do przekonania, że przynajmniéj trzecia część należącéj się producentom właściwszéj ceny ginie przez niestósowność kierunku pierwotnych wysélek, i to bez policzenia nawet tych strat, które naród rólniczy, skutkiem nieprzewidzenia przesileń zachodzących w potrzebach miejscowych, ponosi na zupełnie powołaniu swemu przeciwném odkupywaniu własnego zboża z rąk zagranicznego kupiectwa.

Otóż tym wszystkim nienormalnościom naszego handlu zbożowego zaradzić tylko można ujęciem wysełek z miejsca produkcyi w ręce takiéj organizacyi, którąby przez wyższe ogniwa o wszystkich ruchach poszukiwania zawczasu poinformowaną być mogła, a ze swego stanowiska przewidzieć znów zdołała możność miejscowych

przesileń konsumcyjnych, następujących skutkiem nierozstropnego wywozu.

Jeśli w poprzednio zarysowanych ogniwach organizacyi komisu zbożowego chodziło o najkorzystniejsze dotarcie do najbogatszych źródeł popytu za zbożem, to w urządzeniu ostatniego jéj ogniwa chodzi głównie o umiejętne uregulowanie podaży, która jeśli ma wyzyskać najwyższe możliwe korzyści musi się w najdrobniejszych nawet szczegółach ściśle naginać do wszystkich zbadanych u góry ruchów poszukiwania.

Nie mniéj ważne są względy na kredyt producentów, które urządzenia spółek rolniczych wymagają. Zbiorowa solidarność wprowadza z wielką łatwością wszystkie potrzeby rolników na rachunki ciągłe z wyższemi kołami finansowemi i uwalnia ich od lichwy pokątnego kredytu. Weksle puszczane w obieg za jéj pośrednictwem, nie obciążają tek domów komisowych, ale owszem przez możność korzystnego puszczenia ich każdéj chwili w dalszy obieg, nabywają znaczenia wartości kursowych, przyczyniają się do większego obrotu kapitałowego i wpływają przez to na możność obniżenia stopy procentowéj pobieranéj przez nasze banki, która dziś, wobec zupełnie odwrotnych stosunków nie może jeszcze być niską.

Na podstawie wyjaśnionych co tylko dwóch głównych zadań spółek rolniczych: umiejętnego uregulowania podaży i solidarnego poręczenia kredytu, łatwo nam teraz będzie oznaczyć zakres ich działania.

Spółki te nie mogą się zajmować ani handlem, ani nawet komisem zbytu zbożowego z téj prostéj przyczyny, że się na decydujące w osiąganiu najwyższych cen pojawy poszukiwania tylko z dołu i z daleka zapatrywać mogą. Muszą więc przybrać charakter czysto-expedycyjny i pośredniczyć tylko między rolnikiem a właściwemi domami komisowemi. Oprzéć się zaś powinny na dwóch wypróbowanych już na Zachodzie zasadach ekonomicznych, na solidarności kredytu rolniczego, w czém sobie za wzór wziąść mogą znane w Belgii i Francyi *unions du credit* i na zasadzie przyjętéj przez bardzo rozgałęzione w Anglii „bióra próbkowe". Pierwsza zasada przyczyni się do zupełnego wyrwania rolników z niszczących rąk lichwy pokątnéj, druga zaś zapobiegnie najskuteczniéj wskazanym powyżéj zboczeniom wysełek.

Próbki dostarczane w dostatecznéj ilości, umożebniają zachowanie jednéj części ich numerów w biórze do dalszéj kontroli expedycyjnej, a rozsełanie reszty taką samą liczbą oznaczonych do odpowiednich domów komisowych. Odebrane ztąd wskazówki, na jakich targowiskach pewne gatunki zyskać mogą najwyższą możliwą

cenę, będą zarazem wskazówkami do najstósowniejszego skierowania wysełek, które z najprzyleglejszych producentom stacyi transportowych podążą wprost na miejsce najkorzystniejszego zbytu z uniknieniem wszelkich kosztów, jakich krzyżujące się i przechodzące dużo rąk przesełki ze szkodą producenta po drodze dotąd doznawały.

Pierwsze kroki stawiane na tej drodze spotkają się z trudnościami niezwykłej dotąd manipulacyi, ale kilka miesięcy gorliwej pracy wystarczy na zyskanie rutyny, która z czasem wszystkiemu podoła.

Wykończona w ten sposób organizacya ogarniającego cały kraj komisu zbożowego, nie może chybić celu, bo się opiera na takich czynnikach ekonomicznych, których skuteczność jest już udowodnioną i powszechnie uznaną. Główną jéj podstawą jest racyonalny podział pracy, owa najpotężniejsza dźwignia wszelkiego powodzenia w przedsiębiorstwach nowoczesnych. W tym zaś podziale pracy uwzględnionemi zostały najważniejsze czynniki współzawodnictwa (konkurencyi) i kredytu. W miarę więc zadań wydzielonych osobnym ogniwom, zbiorowa czynność całej organizacyi opiera się: na bacznem śledzeniu wszelkich pojawów poszukiwania, na naginaniu do nich odpowiednich ruchów podaży, na opanowaniu wszystkich węzłów najtańszego przewoźnictwa, na powszechnej solidarności kredytu i odpowiedniem pośrednictwie między wyższemi a niższemi kołami finansowemi, na ciągłym przeglądzie ogólnych ruchów wielko-handlowych i finansowych u góry, a na szczegółowej znajomości miejscowych stosunków u dołu. Umiejętne zespolenie tak licznych, a nader skutecznie działających czynników w najważniejszej gałęzi prac narodowych musi koniecznie wyróść na potęgę, która połamie wszystkie przeszkody tamujące dotąd wzrost cen miejscowych, taniość przewożenia i zniżenia odsetek kredytu rolniczego.

Ze względu na wydzielenie szczegółowych zadań osobnym ogniwom organizacyi komisowego handlu zbożowego, rozmieszczenie też ich po całym obszarze wywozowym nie może być rzeczą obojętną.

Zastanowienie się nad pytaniem, na których z wyliczonych poprzednio czynników ekonomicznych oprzeć się przeważnie powinna zasada rozmieszczenia ogniw organizacyi po kraju, utwierdzić powinno w przekonaniu, że decydującym musi tu być czynnik najmniej ruchomy, najbardziej z miejscowością związany. Takim zaś czynnikiem są różne systemy transportowości. Ogniwa więc organizacyi komisowego handlu zbożowego osiadać powinny w miejscach jeograficznego zetknięcia się jednego systemu przewoźnictwa z drugim.

Centralna więc instytucya komisowa powołana do śledzenia wszelkich pojawów wielko-handlowego popytu, uwidoczniających się najwydatniéj między głównemi targowiskami wyspiarskiego zachodu, a portami północnych wybrzeży kontynentalnych; powołana następnie do łamania przeszkód stawianych wyzyskaniu najtańszego przewoźnictwa okrętowego, umieścić się musi w taki sposób, żeby z jednéj strony wnikać z łatwością mogła w stosunki najważniejszych targowisk obszaru konsumcyjnego, a z drugiéj strony stykała się z ogniskiem portowém kontynentalném, zbierającém największą ilość promieni dowozu z tych obszarów wywozowych, których sprawy handlowe ma załatwiać.

W obszarze więc wywozowym baltyckim, na który w przeglądzie naszym dróg handlowych w téj chwili przeważnie zwracamy uwagę, urządzenie kantoru w Londynie odpowiada najskładniéj pierwszemu zadaniu, umieszczenie zaś głównéj siedziby instytucyi w Gdańsku drugiemu.

Londyn bowiem jest niezaprzeczenie najważniejszém targowiskiem obszaru konsumcyjnego europejskiego i punktem, z którego cały ogół ruchów popytowych najłatwiéj można ogarnąć. Ale w dalszym rozwoju instytucyi centralnéj nie obejdzie się bez założenia jeszcze agentur w Hullu, Amsterdamie (Rotterdamie) i Antwerpii, ze względu na właściwości tych placów handlowych, ułatwiających w pewnych porach korzystny zbyt różno-gatunkowego towaru. Londyn jest bowiem miejscem luxusowego spożywania i tu właśnie pszenice naszego obszaru, najwyborowsze z całéj kuli ziemskiéj odnosić powinny zasłużone premje swéj wyborowości, które dotąd przeważnie spekulacya kupiectwa gdańskiego pochłania.

Między Hullem a Liwerpoolem rozciąga się zaś najważniejszy obszar zbitéj przemysłowości angielskiéj opierającéj się o Manchester, Leeds i Sheffield. Od strony wschodniéj Hull jest głównym portem dowozowym tego obszaru mniéj wybrednéj konsumcyi, gdzie nasze średnie pszenice znaleść powinny odpowiednie umieszczenie. Amsterdam i Rotterdam, a ubocznie i Hamburg są miejscami najlepszego zakupu na spekulację w chwilach stagnacyi ruchu handlowego i chwiania się cen targowych. — Antwerpja łączy w sobie przemiennie wszystkie własności poprzednio wymienionych portów, a jest oprócz tego najlepszym barometrem zmian zachodzących w potrzebach konsumcyjnych Francyi i obszaru nadreńskiego. Z tych to przyczyn agentury w wymienionych portach miałyby wielkie znaczenie dla kantoru londyńskiego i głównego zarządu instytucyi w Gdańsku.

Gdańsk jest niezaprzeczenie najgłówniejszém ogniskiem wszystkich promieni dowozowych, zbiegających ku niemu nie tylko rzekami ale i kolejami żelaznemi. Stanie się zaś ważniejszym jeszcze ogniskiem obszaru baltyckiego, skoro wszystkie koleje żelazne, bądź już zaczęte, bądź na seryo zamierzone wykończonemi zostaną.

Wypada nam pod tym względem rozszerzyć się nieco obszerniéj nad zbierającą się tu siecią, któréj dotknęliśmy już pobieżnie z innego względu, któréj jednak w widoku umieszczenia głównéj instytucyi komisowéj w Gdańsku należy się staranniejszy przegląd.

Najważniejszym promieniem dowozowym Gdańska jest koléj żelazna Warszawsko - Alexandrowsko - Gdańska, — łącząca w Warszawie i w Skierniewicach trzy linje, z których jedna wciąga w zakres głównego promienia okolice między Narwią a Bugiem położone, druga przebiega Podlasie, a trzecia (Wiedeńsko-Warszawska) dotyka krawędzi niw Sandomirskich i Kaliskich.

Promień ten nabierze niebawem nierównie większego znaczenia. Projektowana linia z Warszawy na Mławę do Gdańska skróci o wiele główne odległości, zamierzona linja z Sandomierza do Piotrkowa wciągnie w zakres głównéj sieci najurodzajniejszą część Kongresówki, a najważniejszą na przyszłość będzie linja Lubelsko - Warszawska, o któréj dobrze zwykle poinformowane czasopisma wspominały już kilkakrotnie, jako o rzeczy zdecydowanéj.

Pod wpływem zabiegów czynionych przez interesantów kolei Czerniowiecko - Lwowskiéj, którzy obecnie mają silne poparcie w Wiedniu, koléj ze Lwowa do Tomaszowa zacznie się budować w bardzo krótkim czasie, a w takim razie nastąpi też niezawodnie połączenie Tomaszowa z Lublinem. Przez wybudowanie tych dwóch linii wpłyną do sieci głównego dowozu gdańskiego wszystkie linje zbierające się we Lwowie, a obejmujące ramionami swemi prowadzącemi od Czerniowiec, Podwołoczysk i Bród całą wschodnią Galicyę, Bukowinę i przyległe części Podola.

Drugi taki dopływnik do sieci dowozowéj gdańskiéj przygotowuje się drogą łączenia się z sobą kilku ubocznych dotąd komunikacyi. Połączenie ich zamieni się na ważną linję Szląsko - Gdańską. Od kolei Górnoszląskiéj prawobrzeżnéj odrzańskiéj mają prowadzić do Poznania linję Kluczborsko - Poznańską. Dnia 26go maja r. b. otwartą już została prosta komunikacja między Poznaniem a Bydgoszczą idąca przez Gniezno, a nadto od linii Kluczborsko - Poznańskiéj odłamie się późniéj osobna gałąź [1]), która ją

[1]) Gałąź ta powstanie przez skrzyżowanie się kolei Kluczborsko - Poznańskiéj z koleją Oleśnicko-Gzicźnicńską, a może przez zlanie się obydwu projektów w jeden.

w Gnieźnie na kolej Poznańsko-Bydgoską wprowadzi. Powstanie ztąd bardzo prosta droga z Mysłowic do Gdańska na Kluczborek (albo Oleśnicę). Gniezno i Bydgoszczę wzdłuż pogranicza Kongresówki i Szląska, która szalę handlu zbożowego większéj części Szląska, całéj Wielkopolski i całego obszaru Zachodniéj Galicyi przeważy stanowczo na stronę dowozu Gdańskiego, pozostawiając Szczecinowi tylko zachodnio-północną część Szląska, Brandeburgię i nadodrzańskie Pomorze.

Z tych to względów wybor Gdańska na siedlisko centralnéj instytucyi komisowéj obszaru wywozowego baltyckiego, powinien zyskać usprawiedliwienie.

Domy komisowe i banki zatrudniające się komisem zbożowym, mają przeważnie zadanie dyrygowania oddanego im w komis zboża na targi zagraniczne podług zachodzących konjunktur zbożowych. Najstósowniejsze więc rozmieszczenie ich, wskazują główne węzły kolei żelaznych, szczególnie takie, które się z przystaniami spławu rzecznego i z nadgranicznemi stosunkami ościennych państw stykają. W takich punktach nazawięzywało się od dawna dużo stosunków miejscowych, opartych na podstawie między-okolicznych wymian, a one same przez się wskazywały już na potrzebę powstawania takich instytucyj, o jakich tu mowa. Dla tego wszystkie założone dotąd banki i domy komisowe, zawięzujące się w gronie ludzi światłych i umiejących ocenić stosunki do pewnych miejscowości przywiązane, obrały bez wyjątku miejsca najodpowiedniejsze swemu przeznaczeniu.

Bank toruński obrał miejsce nadgraniczne, łączące początek głównego spławu na Wiśle z ważną nadgraniczną stacyą kolei żelaznéj, a w komandytowy sposób ogarnął przyległy ważny węzeł Bydgoszczy, połączony kolejami z Berlinem i Gdańskiem, a kanałem Bydgoskim, Brdą i Notecią z porzeczami Wisły i Odry.

Bank Kwileckiego, Potockiego i Spółki, zajmując środkowy węzeł Wielkopolski, ogarnął najważniejsze ognisko wszystkich stosunkow Księstwa Poznańskiego, spławy Warty i Krzyżownicę w części już gotowych, w części na wszystkie strony projektowanych kolei żelaznych. Dopóki się sieć kolei żelaznych w wskazany powyżéj sposób nie przekształci na ogólną sieć dowozu baltyckiego zbiegającą się w Gdańsku, waga stosunków handlowych Poznania, ciąży dziś jeszcze ku Szczecinowi. A że przewaga wpływu téj ostatniéj drogi portowéj sięga obecnie jeszcze przez Szląsk i Galicyę aż do granic Podola, Bank Kwileckiego, Potockiego i Sp., oceniając należycie obecny stan rzeczy, rozprzestrzenił bardzo racyonalnie działanie swoje wzdłuż téj ważnéj drogi przez założenie filii

w Wrocławiu i agentury w Tarnopolu. Téj ostatniéj agenturze daje się silnie czuć brak spółek expedycyjnych w Brodach i Podwołoczyskach. Gdyby obywatele podolscy umieli ocenić ważność solidarnego wystąpienia w sposobie roztrząsanym przez nas w ustępie o spółkach producentów, toby oprócz cen wielko-handlowych wyzyskać jeszcze mogli na wielką skalę taniość kredytu pruskiego.

Kraków czyli raczéj Kleparz i Baran [1]), bo właściwe miasto Kraków uboczny tylko udział bierze w handlu zbożowym) jest środkowém targowiskiem dosyć obszernego obszaru przemysłowego, którego stosunek do skali cen wielko-handlowych mieliśmy już sposobność wykazać. Z wyłuszczonych już na swém miejscu przyczyn (por: N. II naszego artykułu) osiedlony tu bank galicyjski dla handlu i przemysłu, zajmujący się ubocznie i komisem zbożowym pośredniczy więcéj w miejscowych niż w wielko-handlowych stosunkach zbytu zbożowego. Natomiast dom komisowy tegoż samego banku w Tarnowie, znajdując się już po za granicami rzeczonego obszaru przemysłowego, dopełnia zadania nierównie szerszego, rządząc się w miarę konjunktur chwilowych na przemian względami wielko-handlowemi, lub względami potrzeb konsumcyjnych krakowskich. Szerokiemu rozwinięciu się komandyt banku gal. dla handlu i przemysłu, stawa na zawadzie zasada przyjęta przez Bank narodowy co do reeskonty weksli ograniczonéj do osób w obrębie Izby Handlowéj Krakowskiéj zamieszkałych. W obrębie więc Izby handlowéj Lwowskiéj występuje tylko sam bank lwowski, którego działanie byłoby płodniejsze w następstwa, żeby się szerokim wieńcem agentur otoczył, a wpływu swego użył na powołanie do życia Spółek rolniczych na podstawie racjonalnéj expedycyi zbożowéj i solidarności kredytu opartych.

Założony niedawno dom handlu wywozowego w Warszawie, w wyborze miasta tego zyskał najważniejsze w kraju naszym ognisko przemysłu, miejsce znacznéj konsumcyi, główną krzyżownicę bardzo ważnych kolei żelaznych, opartą o spław największéj rzeki krajowéj. Znajdujemy więc tu zespólenie znacznéj liczby ważnych warunków dobrego osiedlania się.

W dalszéj głębi obszaru dowozowego Gdańskiego pozostają jeszcze nietkniętemi punkta, które wyrość powinny na ważne węzły handlowe, w których przeto albo osobne domy komisowe, albo komandyty lub przynajmniéj agentury Domu Warszawskiego powstać powinny. Takim jest Brześć litewski, jako środkowy punkt nad-

---

[1]) Osada przy komorze nadgranicznéj pod samym Krakowem z targowiskiem zboża przywożonego z królestwa kongresowego.

bużański, główny węzeł budujących się koleji od Wschodu całą Litwę, Wołyń i Ukrainę przebiegających, i późniejszego dopełnienia ich linjami północnemi i południowemi, które na najkrótszéj drodze łączyć będą morze czarne z baltyckiém [1]). Oprócz tego Brześć Litewski przez kanał Muchawiecki łączy się z ważną siecią wód górnéj Pzypeci, na któréj odbywa się znaczny ruch handlowy koncentrujący się obecnie w Pińsku. Zasługują téż na uwagę: Nur leżący na skrzyżowaniu się spływu Buga z koleją Wileńsko-Warszawską, Piotrków przyszły węzeł kolei obejmujących bardzo żyzne okolice, i Lublin, który dziś już jest środkowym punktem obfitego w zboże obszaru, a stanie się może niezadługo węzłem handlu zbożowego Podolskiego, skoro się po wykończeniu zamierzonych kolei żelaznych waga jego po najprostszéj drodze ku Gdańskowi przechyli.

Wielkopolskie części kongresówki mają swój osobny dom komisowy, który dziś szczególną uwagę powinien zwrócić na zamierzoną koléj nadgraniczną szląsko-poznańską, jako na przyszły swój trakt zbożowy do Gdańska.

Z tego rzutu oka na jeograficzne rozmieszczenie Domów komisu zbożowego wynika, że główna część obszaru produkcyjnego baltyckiego, na którą dotąd zwracaliśmy bliższą uwagę, z wyjątkiem kilku zaniedbanych dotąd miejscowości, posiada w najważniejszych swych punktach wystarczającą prawie liczbę instytucyj pośredniczących w handlu zbożowym i że wszystkie rozmieściły się na zupełnie zadaniu swemu odpowiednich węzłach komunikacyjnych.

Chodzi więc tylko o to, żeby i ostatnie ogniwa organizacyi, które powstać powinny, w równie racyonalny sposób się rozmieściły. Jako wychodzące bezpośrednio z łona produkcyi rolniczéj, rozszerzającéj się przeważnie w obszarach dróg zwyczajnych, trzymać się muszą miejsc, gdzie się stykają drogi świata z drogami miejscowéj komunikacyi, gdzie transport na osi szuka najbliższego dotarcia do spławu rzek, lub do kolei żelaznéj. Możność łatwego zetknięcia się z wszystkimi rolnikami, obok łatwości porozumienia się z wyższemi kołami i dogodność w dyrygowaniu wysyłek są głównemi warunkami wyboru odpowiedniéj miejscowości. Resztę względów wskazać powinna znajomość miejscowych stosunków.

Pozostaje nam jeszcze wykazać różność zadań przypadających na udzielne ogniwa pod względem wpływu, jaki każde z nich wywrzeć może i powinno na zniżenie kosztów odnośnéj transportowości i na lepsze jéj uregulowanie.

---

[1]) Z Brześcia poprowadzoną będzie kolej przez Białystok do Ełka (Lyck) w Prusach wschodnich, zkąd już gotowa prowadzi do Królewca.

Decydującym w téj mierze jest niezaprzeczony pewnik, że kto jest panem przeważnéj części wysyłek krajowych, a może je składać na różne drogi, ten jest zarazem panem całej sytuacyi przewoźniczéj i może na nią wywierać wpływ stanowczo naginający ją do swoich celów. Jeżeli wpływ tego rodzaju, przeważnie moralny, powinien tylko wywieranym być w granicach tego, co jest godziwém i służyć tylko na złamanie uporu unoszącego się mniéj godziwemi względami, to natomiast w zespóleniu wielkich ilości zboża w jednéj zbiorowéj ręce i w rozszerzaniu obszaru dowozowego przez otworzenie widoku zyskowniejszego exportu, spoczywa ważny a rzetelny czynnik ekonomiczny działający z korzyścią obu stron na obniżenie cen szerzéj i stałéj zatrudnionego przewoźnictwa. Otóż z rozszerzeniem się sieci kolejowéj i odpowiedniem rozgałęzieniem się organizacji komisu zbożowego nastanie w obszarze naszym chwila uwydatnienia się wskazanego czynnika ekonomicznego. Tę chwilę wypada żarliwie pochwycić i jak najstaranniéj wyzyskać na korzyść zniżenia cen transportowych we wszystkich kierunkach naszego wywozu zbożowego.

Naczelnemu komisowi zbożowemu przypadnie wtenczas zadanie zajęcia się przewozem morskim. Oprócz zabiegów o uchylenie niedogodności portowych, jakie jeszcze napotka i o ustalenie dobrych stósunków między expedycyą a przewoźnictwem zwyczajném, za główny przedmiot usiłowań swoich uważać powinien wywołanie nowego przedsiebierstwa przewoźniczego na wielką skalę. Nieprzerwana stałość zatrudnienia i wyłączne używanie okrętów najodpowiedniejszego beczkomiaru, jako nieodzownych warunków taniości przewozu morskiego, musi być myślą przewodnią tych zabiegów. Regularne odchodzenie i przychodzenie stale w jednéj gałęzi przewoźnictwa zatrudnionych okrętów uzdalnia je do przyjmowania ładunków zwrotnych (Rueckfrachten) po umiarkowańszéj cenie, a zyskana przez to ich obfitość wpływa znów na możność ustalenia niższych cen przewozu zboża. Staranne zabiegi czynione w tym kierunku, a połączone jeszcze z pośrednictwem w osiąganiu najkorzystniejszych warunków asekuracyjnych, są najwłaściwszym środkiem do zyskania najtańszego, jaki być może, przewozu morskiego. Dalsza rutyna rozwijająca się na podstawie racyonalnych zasad zdobywać się będzie na pomysły coraz świeższe i coraz skuteczniejsze i uczyni w ten sposób zadanie naczelnego komisu niezmiernie znaczącém.

Banki i domy komisowe zająć się powinny przeważnie taryfami kolei żelaznych, żeby z ich zniżeniem nietylko zyskać taniość najdłuższych transportów, ale i miastom portowym odjąć

możność wyzyskiwania ich jako protekcyi dla stosunkowego obniżania swych cen miejscowych. Najskuteczniejszy nacisk wywiera w téj mierze zręczne posługiwanie się na przemian kolejami równoległemi. Przyszła kolej Mławska, a obecna Bydgoska [1]) z Warszawy, kolej prawego a lewego brzegu Odry na Szlązku, kolej Karola Ludwika a Zadniestrzańska, która z luźnych dotychczas ogniw w jedną linję niezadługo się złoży, przyszłe koleje Lwowsko-Lubelsko-Warszawska, a Sandomirsko-Piotrkowsko-Skierniewicka, do któréj niebawem od jakiejkolwiek stacyi kolei Karola Ludwika łączna linia się znajdzie, podają, jako linie równoległe, możność rozlicznych kombinacyj na zyskanie tak zwanych „refakcyj“. W dalszém rozgałęzieniu się sieci kolejowéj znajdą się daleko liczniejsze środki zaradcze, których czujne pochwytywanie przez instytucye przesełające wielkie ilości zboża, musi doprowadzić do obniżenia taryfy zbożowéj.

Zniżenie taryfy zbożowéj na kolejach żelaznych jest rzeczą nadzwyczaj ważną. Zboże przebywa po kolejach żelaznych najrozleglejsze przestrzenie kraju. W rachunku kosztów transportowych pozycya opłaty przewozu kolejowego wyraża się najwyższą sumą. Ale nierównie ważniejszym od względu na zyskaną oszczędność kosztów jest wzgląd na współzawodnictwo zbóż naszych z amerykańskiemi, co w ustępie rozbierającym szczegółowo ten przedmiot wykażemy. Tu tylko, uprzedzając późniejsze dowody, stawiamy zasadę, że zniżenie taryfy zbożowej na kolejach (oczywiście w połączeniu ze zniżeniem reszty kosztów wszelkiéj transportowości) nie jest samym tylko zyskiem dla rolników, ale nieodzownym warunkiem utrzymania produkcyi zbożowéj kontynentu europejskiego wobec zabiegów amerykańskich.

Wszystko to wypadnie nam późniéj obszernie wyłuszczyć i udowodnić. Na tém miejscu chodzi tylko jeszcze o wykazanie możności zniżenia taryfy zbożowéj bez zachwiania przez to przedsiębiorstwa kolejowego.

Od czasów agitacji o „taryfę fenigową“ kwestja zniżenia taryf kolejowych do *minimum* znoszącego prawie znaczenie przestrzeni zajmowała najpoważniejsze umysły ekonomistów. Wpadano w tych usiłowaniach na najrozmaitsze pomysły. Jedna część ekonomistów

[1]) Kolej Toruńsko-Jabłonowsko-Grudziądzko-Malborska, która do Jabłonowa już jest otwartą, a od Jabłonowa ma być w niezadługim czasie zbudowaną, skróci o wiele linię Warszawsko-Gdańską, która dziś na Bydgoszcz kołem obiega.

upatrywała jedyną możność obniżenia taryfy w zamianie prywatnych przedsiębiorstw kolejowych w instytucję państwa, któraby składając ciężar utrzymywania kolei na całe społeczeństwo, pracować mogła z zrzeczeniem się zysków przedsiębiorstwa [1]. Nie można nie uznać ważnych zalet téj dążności, szczególnie ze względu na usunięcie ogromnych kapitałów od gry giełdowéj a zwrócenie ich na drogi płodniejszego zatrudnienia, ale nad całą tą teoryą wypada już przejść do porządku dziennego przynajmniéj na czas bardzo długi z téj prostéj przyczyny, że na wszystkie ważniejsze linje koleji żelaznych przedsiębiorstwa prywatne zyskały już koncesye przeciętnie na lat blisko dziewięćdziesiąt wydane. Prawda, że przy tych koncesyach zawarowane zostały rozmaite rodzaje skupu, ale po większéj części tak uciążliwe, że o niém wobecném położeniu finansowém państw europejskich chyba w jednych Niemczech pomyślećby można.

Nierównie praktyczniejszą jest teorya centralizowania kolei żelaznych w rękach wielkiego przedsiębiorstwa prywatnego wzdłuż linii rozciągłéj, na któréj się pewien wyosobniony system równo-rodzajowego ruchu przewoźniczego uwydatnia. Zasada takiego centralizowania, oprócz przemawiających za nią argumentów naukowych, ma jeszcze za sobą pomyślny skutek doświadczeń poczynionych na kolejach amerykańskich Do kategoryj takich linij, należą główne promienie dowozu zbożowego do wielkich portów wraz z przyległemi do nich ramionami. Do niej się też w właściwém miejscu odwołamy.

Pominiemy resztę projektów mniejszéj doniosłości, jak np. przymus rządowy i t. p., ale nie możemy pominąć ogólnéj uwagi, że żadna z tych teoryj nie wpada na pomysł wprowadzenia ładu w chaotyczność ruchu towarowego.

Bezwzględność zasady: „*laisser faire, laisser aller*“ straciła już swą dawną wziętość między ekonomistami, ale w badaniach, co w jéj miejsce postawić, oglądają się prawie wyłącznie na pomoc państwa i uporządkowanie ustawodawcze.

Od czasów Carrey'a zaczęto prawda mówić o zbliżeniu producenta do konsumenta, ale zbliżenie to pojmowano lokalnie, w sposobie decentralizacji przemysłu i rozmieszczenia

---

[1]) W naszéj literaturze myśl tę podjął M. Bochenek, docent ekon. pol. przy Uniwersytecie Jagiellońskim w bardzo starannie opracowanéj broszurze: „Stanowisko państwa wobec kolei żelaznych, z uwzględnieniem szczególném stosunków zachodzących w Austrji“. W rozprawie téj znajdzie czytelnik szczegółowe i na statystyce kolei austryackich oparte wyjaśnienie korzyści ze scentralizowania kolei wynikających, których tu skutkiem szczupłości ram artykułu naszego tylko pobieżnie dotknąć mogliśmy.

go po znaczniejszych miejscach w obszarach rolniczych; nie znajdujemy natomiast nigdzie myśli skierowanéj w stronę uregulowania popytu i podaży na podstawie zasad organizacyjnych, ułatwiającego stosunki między producentem a konsumentem i zbliżającego ich przez to do siebie nie lokalnie, ale ekonomicznie, szczególnie przez usunięcie całego szeregu zbytecznych a bardzo kosztownych pośrednictw spekulacyjnych. Wchodząc na tę drogę w specyalnym zakresie handlu zbożowego, starajmy się zbadać, czy połączona z tém zamiana systemu składowego na obrotowy i uregulowanie podaży na podstawie stałego zaopatrywania potrzeb konsumcji nie wprowadzi do transportowości kolejowéj takich zmian, któreby w połączeniu z centralizowaniem ich stanowczo na obniżenie taryfy zbożowéj wpłynąć mogły. Jeśli się to okaże, to nietylko jedna część téj zawiłéj kwestyi będzie dosyć zadawalniająco rozwiązaną, ale nadto zyskamy wskazówkę na jakiéj drodze wszystkie odnogi téj kwestyi wypada brać pod rozwagę.

W kraju przeważnie rolniczym a mało przemysłowym, głównym przedmiotem wywozu są płody rolnicze — przedewszystkiem zboże, a stosunkowo mniejszym przedmiotem dowozu wyroby zagraniczne i towary kolonialne.

Z tego wynika, że już w przecięciu roczném ogólnego ruchu towarowego nie ma zupełnéj równowagi dowozu z odwozem t. j. warunku, na którym polega zupełne wyzyskanie materyału przewoźniczego (wagonów itp.) i ścisłość obliczenia liczby w jakiéj go utrzymywać wypada.

W nierównie wyższém stopniu przyczynia się do zachwiania téj równowagi okoliczność wynikająca z obecnych stosunków handlu zbożowego, w których chwilowo ożywiony ruch sprowadza nawał prac przewoźniczych a długie często okresy stagnacyi handlowéj porę zupełnego braku zatrudnienia. Skutkiem tych wydarzeń powtarzających się peryodycznie, zarządy kolei żelaznych przygotowane muszą być na czas nawałnych wysełek i utrzymywać znaczne parki rezerwowe,

W czasach nagłego wywozu zboża, przygotowane towary importowane nie wypełniają użytych pod zboże wagonów, tak, że większa ich część wraca bez ładunku zwrotnego, a w czasach stagnacyj zbożowych wysełek wydarza się to samo w odwrotnym kierunku wagonom użytym pod towary zagraniczne.

Skutkiem tych nienormalności, prawie połowa parków kolejowych, albo stoi bez użycia, albo odbywa w połowie bezpłodne podróże nie odrzucając odsetek od wyłożonego na nie kapitału.

Na podstawie tych nienormalności ruchu towarowego uregulowała się wysokość naszéj taryfy zbożowéj. Kto tę nienormalność zdoła uchylić, ten sprowadzi obniżenie taryfy zbożowéj bez wszelkich apelacyi do państwowego ustawodawstwa.

Ale przypatrzmy się jeszcze potęgowaniu się tych nienormalności w szeregu drobnych przedsiębiorstw kolejowych na jednéj linii jednorodzajowego dowozu i odwozu.

Wystawmy sobie sieć dowozu gdańskiego, którąśmy powyżéj zakreślili zupełnie wykończoną, a na téj sieci zboża idące od Czerniowiec przez Lwów, Tomaszów, Lublin, Warszawę, Alexandrów, Toruń, Jabłonowo i Malborg, nim się w Tczewie dobiją do rządowéj kolei dowożącéj je do Gdańska. Na tym jednym promieniu przyszłego dowozu gdańskiego mamy szereg sześciu drobnych przedsiębiorstw kolei żelaznych, z sześcioma parkami rezerwowemi, i ogółem kosztów wyrzuconych na sześć dyrekcyj kolejowych z sześcioma biurami głównego zarządu, i sześcioma kosztownemi radami zawiadowczemi. Zcentralizowanie tych sześciu drobnych przedsiębiorstw w rękach jednego wielkiego przedsiębiorstwa sprowadziłoby znaczne oszczędności. Podług przyjętych na zachodzie zasad, wartość parków kolejowych oblicza się na 14% kapitału kolejowego. U nas, gdzie zachodzi potrzeba utrzymywania większych parków rezerwowych, stosunek wartości parku do ogółu wartości kolejowych musi być nierównie wyższym i pewno nie rozminiemy się z rzeczywistością, przyjmując go na 20%.

W obec wyjaśnionych powyżéj nienormalności ruchu towarowego, część przypadającą u nas na park rezerwowy, przyjmiemy w wysokości 8 od sta, w mniemaniu, że się w tém przypuszczeniu raczéj poniżéj niż powyżéj rzeczywistości znajdziemy. Chociaż więc zcentralizowanie sześciu przedsiębiorstw w jedno, nie będzie mogło dla rozszerzonego zakresu czynności, skasować od razu pięciu parków rezerwowych, to jednak, przez wyręczanie niedostatku okazującego się na jednéj stacyi siłami rozporządzalnemi innych, ograniczyć go będzie mogło przynajmniéj na połowę poprzedniego zasobu, a to już jest niemałą oszczędnością, bo reprezentuje wartość 4% ogólnéj wartości kapitałowéj wszystkich części kolei żelaznych, czyli przenosząc to na dochód, pozostający takim samym przy użyciu kapitału o 4% mniejszego, podnosi o dwudziestą piątą część zysk czysty.

Nierównie wyższą jest oszczędność z zespólenia zarządu wynikająca. Koszta ogólnego zarządu wynoszące na linjach znacznéj rozciągłości tylko około 5% ogólnego dochodu kolejowego (brutto obliczonego), dochodzą na krótkich linjach do wysokości 10%.

Oszczędność tych pięciu odsetek, stanowiących różnicę wypadającą na korzyść wielkiego zarządu długiéj linii, przechodzi cała w rubrykę czystego zysku, podnosząc go w miarę stosunku, w jakim w każdym szczegółowym razie, czysty zysk do ogólnego dochodu zostaje, — zawsze jednak w bardzo wysokiéj kwocie.

Takie są korzyści wynikające z samego tylko zespólenia małych przedsiębiorstw w rękach jednego wielkiego przedsiębiorstwa, a przytoczone dane, wpływające na podniesienie czystego zysku są zarazem podstawą obliczenia możliwego obniżenia taryfy zbożowéj.

Nierównie większe podwyższenie czystego zysku wynika jednak z uregulowania podaży zbożowéj na podstawie ciągłego zaopatrywania potrzeb konsumcyi zagranicznéj w połączeniu z zamienieniem systemu składowego na obrotowy, a szczególnie z zamierzonego przez nas połamania przeszkód stojących na zawadzie wyzyskaniu najtańszego ze wszystkich przewozu morskiego.

Ciągłość przesełek zbożowych przywraca zachwianą dziś tak nienormalnie równowagę dowozu z odwozem i zmniejsza przez to o połowę koszta exploatacyi pociągów kolejowych w stosunku wysokości stopnia, w jakim się to zrównoważenie osiąga. Liczby obrachunkowe podać dopiero będzie mogła statystyka ruchu każdéj osobnéj kolei, na któréj ciągłość przesełek zaprowadzoną zostanie, ale zasada sama przez się jest jasną i niezbitą i nawet przed przejrzeniem tych liczb szczegółowych zyskać można przekonanie, że dla kolei, na których okresy stagnacyi przewoźniczéj przeważają chwile zbyt ożywionego ruchu, wyrównanie dowozu z odwozem, zmniejszające o połowę koszta wyprawianych pociągów w przeciągu czasu ogarniającym prawie połowę roku jest po prostu nieodzownym warunkiem jakiegokolwiek opłacania się kolei.

Przełamanie zaś zapór wyzyskania najtańszego przewozu morskiego jest dla kolei dowozowych tego portu, w którym się to uskuteczni, źródłem nadpływu niezwykłych zysków wynikających z kolosalnego rozszerzenia obszaru dowozowego.

W szczegółowém zastosowaniu do obszaru dowozowego Gdańska zwiększającego się w takim razie kosztem obszaru dowozowego Odessy, wzrost obszaru gdańskiego a z nim i odpowiednich zysków kolei znajdujących się w jego obrębie, opiera się na zmianie stosunku dotychczasowych kosztów dalszego przewozu obu portów do kosztów następnie się wyrabiających.

Odległość Gdańska od Odessy wynosi po załamach gotowych już i budujących się dotąd kolei żelaznych blisko 270 mil. Przewóz zboża na téj przestrzeni kosztuje więc za 100 kilogramów 18 złp.

Miejscowe ceny Gdańska strącają przeciętnie 12 złp., odeskie zaś zaś 24 złp. od ceny londyńskiéj za sto kilogramów. Skoro się więc sieć kolei żelaznych między Gdańskiem a Odessą dopełni, co nastąpi od strony wschodniéj po wykończeniu kolei od Berdyczowa do Brześcia Litewskiego, albo od Białej przez Żytomierz do Brześcia, a od strony zachodniéj po ukończeniu linii prowadzącéj od Żmirynki [1]) do Wołoczysk, a następnie od Lwowa przez Tomaszów i Lublin do Warszawy, to granice między obszarem dowozowym gdańskim a odeskim zakreślą się podług obecnego stanu rzeczy w odległości 225 mil od Gdańska, a 45 mil od Odessy, bo od tego punktu suma kosztów transportu kolejowego i kwoty strącenia na cenach londyńskich wyniesie tak w jedną, jak w drugą stronę równo po 27 złp. Punkt ten trafia nieledwie na samą kolej Kijowsko-Winnicko-Żmirynkowską t. j. na sam środek Ukrainy i Podola [2]). O te okolice, z natury nadzwyczajnie żyzne, a które pod wpływem powstających kolei żelaznych wzrosną w ogromną obfitość zbóż, rozpocznie się nieunikniona walka ekonomiczna obu obszarów dowozowych.

Jeśli Odessa, mając dobrą przystań, potrafi urządzić swoje przewoźnictwo morskie w rodzaju najracyonalniéj pod każdym względem zorganizowanych wielkich mesażeryj nawigacyjnych, jeśli zdoła wziąść górę we Włoszech w konkurencyi ze zbożem węgierskiem, jeśli zyska na morzu Środziemném jaki punkt handlowego oparcia w tym rodzaju, jaki mają zboża węgierskie w Lindau i Rohrschach i z tego punktu zdoła ubiegać te zboża na targu Masylskim w chwilach przesileń konsumcyjnych południowéj Francyi, odsełając do Londynu tylko najwyborowsze partje swego zboża [3]); jeśli następnie, skutkiem tych wszystkich zabiegów, zdoła w cenach swych miejscowych strącenie na cenach londyńskich zni-

---

[1]) Żmirynka, jest ostatnią gotową stacyą kolei Odesko-Bałtsko-Podolskiéj. Od wschodu dobija do Żmirynki kolej Kijowska idąca na Winnicę.

[2]) W stronach zbliżonych do środkowego punktu kolei Kijowsko-Żmirynkowskiéj, rachunek obu portów tak wypadnie na 100 kilogramach

I. Koszta przesyłki do Gdańska (około 225 mil à 2 gr.) = 15 złp.
Strata w Gdańsku na cenach londyńskich = 12 „
Razem strat i kosztów w przesełce do Gdańska: 27 złp.

II. Koszta przesyłki do Odessy (45 mil à 2 gr p.) . . . = 3 złp.
Strata w Odessie na cenach londyńskich . . . . = 24 „
Razem tak samo jak w Gdańsku: 27 złp.

[3]) Odeskie zboże nadchodzi zwykle do Londynu w złéj kondycyi i bywa tu z téj przyczyny zaniedbywaném.

żyć o kwotę wyrównywającą kosztom ponoszonym na stu milach transportu kolejowego, to przez to samo sprowadzi granice obszaru dowozu gdańskiego do dawnych przedkolejowych linii, zakreślonych Bugiem, Wisłą i Sanem.

Jeśli natomiast zabiegi obszaru Gdańskiego zdołają obniżyć o połowę dotychczasowe ceny transportowe na kolejach i na morzu, to obszar ten przesięgnie linję kolei prowadzącej z Krzemienczuka do Bałty i zabierze Odessie cały handel zbożowy.

Po stronie obszaru Gdańskiego są korzyści lepszego położenia i rozleglejszego kredytu, większa łatwość zawiązywania stowarzyszeń, a przedewszystkiem wyższość intelligencyi, tak, że walka ta w razie użycia równych zabiegów, nie może być wątpliwą.

Stosując teraz to wszystko do obniżenia taryfy zbożowéj na kolejach, widzimy, że właśnie drogą jéj uskutecznienia, w połączeniu z przełomem zapór taniego przewozu morskiego, koleje obszaru Gdańskiego zyskać mogą potrójne prawie zatrudnienie w przewoźnictwie zboża, bo zasoby prowincyj południowych o tyle przewyższyć mogą ilość dotychczasowego dowozu, co znów w połączeniu z korzyściami wynikającemi z zasady stałego zaopatrywania potrzeb konsumcyi i wyłącznego przez to opanowania targów angielskich, skłonić powinno dyrekcye koleji, pod wywarciem oczywiście stósownego nacisku, do obniżenia swych taryf zbożowych, przynajmniéj o połowę dotychczasowych wymagań.

Przejrzeniem wszystkich odnośnych stosunków staraliśmy się rozświecić szerokie pole działania na zniżenie kosztów trasportowych kolejowych, otwierające się staraniom banków naszych komisowych, którym zadanie to przypada z podziału pracy zorganizowanéj.

Ostatnim zaś ogniwom komisu zbożowego, przypadnie wywieranie wpływu na naprawę zwyczajnych dróg krajowych i urządzanie coraz racyonalniejszego przewoźnictwa na osi, dopóki brak rozgałęzienia sieci kolejowych wymagać tego będzie. Zadanie to na pozór najniższe, ale w rzeczy saméj dla wielu okolic prawie najważniejsze. Rozbiór czterech głównych systemów przewoźnictwa, wykazał nam transport na osi jako stosunkowo najdroższy. Bardzo rozległe przestrzenie kraju naszego, nie mają jeszcze ani kolei żelaznych, ani uregulowanych spławów. Po zmianach zaszłych w stosunkach włościańskich, daleki dowóz folwarcznemi siłami, staje się prawie niepodobieństwem. Najem powózek włościańskich skutkiem małéj wagi możliwego ich obciążania nawet na krótkich odległościach opłacać się nie może. Karawany czumaków powstać tylko mogły

na stepie, gdzie popas wołów nic nie kosztował. Drogość transportu dochodzi tu miejscami granic prawie zupełnéj niemożności wywozu.

Główna zawiłość kwestyi dróg potocznych polega na tém, że do doprowadzenia ich stanu do jakiejkolwiek znośności, trzeba pracy wieków. Są one jednak podstawą powszechnego dobrobytu, pojętego na najszerszą skalę. Z téj to przyczyny były one w krajach cywilizowanego zachodu przedmiotem nieustannej pieczołowitości tak rządu, jak i wszystkich kół interesowanych. W Anglii wzrost ich postępuje z rozgałęzianiem się kolei żelaznych. Francya pracuje nad ich udoskonaleniem już od czasów rzymskich, a w ostatnich czasach wydała na nie kolosalne summy. To téż niewyczerpalność zasobów, jaka się w tym kraju, mimo przerażających spustoszeń ostatniéj wojny pokazuje, w znacznej części przypisać należy postępowi zdziałanemu w udoskonaleniu jéj dróg wicynalnych.

Szczupłość ram rozprawy naszéj, nie dozwala nam rozwodzić się nad całą szerokością téj kwestyi. Ograniczymy się na rzuceniu kilku uwag, jak sobie w okolicach zupełnie zaniedbanego dróżnictwa z wywozem zboża poradzić można.

Całą usilność zwrócić tu trzeba na przerznięcie całéj okolicy przynajmniéj jedną szosą dobijającą do stacyi kolejowéj, lub do najbliższego spławu i urządzić na niéj stały transport na wozach ciężarowych.

Wóz urządzony pod wielkie ciężary, łączący silną budowę z dokładném osadzeniem kół na osi, z domierzoną średnicą koła do wzrostu koni tak, żeby pociąg działał poziomo i z przyrządem do rozłożenia ciężaru naprzód i w tył po za koła, żeby ciężar na jak najmniejszéj podstawie zbliżonych do siebie tylnych i przodkowych osi spoczywał — zabrać może 5000 kilogramów, gdy tymczasem na zwyczajnym wozie folwarcznym nie uwiezie się więcéj jak 1500, a na włościańskiéj powózce, najwyżéj pięćset.

Wozem ciężarowym przewozi się więc zboże cztéry razy taniéj niż folwarczną uprzeżą, a dziesięć razy taniéj niż przez najem powózek włościańskich.

Wynik tych danych powinien stać się podstawą zaprowadzenia odpowiedniego przewoźnictwa po szosach, do których już tylko boczny dowóz na zwyczajnych wozach pozostanie. Przedsiebierstwo racyonalniejszego przewoźnictwa na osi, może, albo bezpośrednio wypływać z urządzeń Spółki rolniczéj, albo pod wpływem jéj zachęty i na podstawie jéj wskazówek powstać, jako przedsiębiorstwo prywatnéj spekulacyi.

Wzory przedsiebiorstw włościańskich tego rodzaju, rozwinęły się już na ziemi polskiéj. Powiat Ostrzeszowski i południowa część

Odolanowskiego w Ks. Poznańskiém, znajdowały się dawniéj, jeszcze przed powstaniem szos, a następnie kolei żelaznych, w nader trudném położeniu co do wywozu swych płodów. Kilka osad włościańskich widząc niemożność własnego wywozu, a wielką trudność wywózek folwarcznych, chwyciło się z własnego popędu zbiorowego przewoźnictwa. Coraz stósowniejsze ulepszanie wozów i uprzęży i ciągłość zajęcia, sprowadziły już w początkach tego przedsiębiorstwa znaczną ulgę w kosztach wywozowych. Z powstaniem szosy z Sycowa (Poln. Wartenberg) do Wrocławia, wozy zwyczajne zaczęły się zamieniać na ciężarowe i oddawały wykazane powyżéj tanie posługi, aż nareszcie zbudowanie kolei żelaznych w kierunku poprzedniéj szosy, uchyliło potrzebę dalszych usiłowań prywatnych.

Za pośrednictwem podobnych przedsiębiorstw, uskuteczniać się powinien przewóz we wszystkich okolicach, których ani spławne rzeki nie przerzynają, ani koleje żelazne dotąd nie dotknęły.

Oczywiście, że urządzenie transportu na wozach ciężarowych, uważaném być powinno za tymczasowe tylko,, a główne usiłowania zwrócić wypadnie Spółkom rolniczym w stronę odpowiedniego rozszerzenia sieci kolei żelaznych i regulowania spławów. Czego najwymowniejsze głosy prasy i najgorliwsze zabiegi ludzi prywatnych, nawet możnych, nie dokażą, to z większą nierównie łatwością osiągają siły zbiorowe, szczególnie, jeśli się opierają na znacznych finansowych środkach. Potęga zaś finansowych środków spółek rolniczych, nie tyle polegać będzie na wysokości złożonego kapitału zakładowego, ile na wysokości obrotu na rachunkach ciągłych, przez co w końcu solidarny interes całéj okolicy i zaangażowane wyższe koła finansowe, bardzo skutecznie głos firmowych popierają.

Powstanie Spółek expedycyjnych i komisowych i rozmieszczanie się ich po głównych węzłach handlu zbożowego, leżących między najlepszemi targowiskami zachodu, a najodleglejszemi nawet producentami obszaru wywozowego, nazwaliśmy organizacyą komisu zbożowego nie w tém znaczeniu, żeby jedna Spółka od drugiéj materyalnie zawisłą być miała, albo żeby jakakolwiek wspólność administracyi, nadzoru lub kapitału zakładowego między niemi zachodziła, ale z téj przyczyny, że rodzaj powstawania ich, wybór miejsca i wytknięcie sobie szczegółowych celów, powinny być organicznie pomyślane i wychodzić z dobrze pojętego i powszechnie uznanego planu producentów oparcia podaży na podstawie systematycznie obmyślanych środków, prowadzących do osiągnięcia

najwyższych możliwych cen przez ścisłe naginanie się do wszelkich ruchów poszukiwania i przez wyzyskanie najtańszych kosztów transportowych na całéj rozciągłości przewozu zbożowego.

Przez wyzyskiwanie najtańszych kosztów transportowych, nie rozumiemy znów bynajmniéj wyzyskiwania przedsiębiorstw zajętych transportowością. Obniżenie kosztów transportowych staraliśmy się wszędzie oprzeć na czynnikach ekonomicznych działających z korzyścią obu stron interesowanych. Na racyonalnie ułożonym systemie zatrudnień wzajemnie się wspierających wszystkie części powinny dobrze wychodzić. Producent powinien zyskać wyższe ceny swych płodów, zarobek przewoźnictwa opartego nie na chwilowych wysokich, ale ciągłych średnich cenach powinien w przecięciu roczném przedstawiać wyższe summy, a na spółki pośredniczące powinny spłynąć wielkie dywidendy.

Żeśmy spółek pracujących na wyosobnionych polach organicznie pomyślanéj całości nigdy inaczéj nie uważali, jak za zupełnie samoistne, wynika już ze znaczenia, jakieśmy im w zakresie kredytu rolniczego nadawali. Pod tym względem musimy jeszcze wrócić do poruszonéj już poprzednio myśli zyskania w kredycie angielskim, kredytu zastępczego, a pracującego nierównie taniéj od wszystkich kontynentalnych.

Téj taniości nie osiąga się jednak od razu we wszystkich gałęziach kredytowych.

O ile komis naczelnego pośrednictwa stosunki swe obrachunkowe z młynarstwem i kupiectwem zbożowém londyńskiém zdoła wprowadzić na rachunki ciągłe w bankach angielskich, o tyle od razu korzystać będzie z dwuodsetkowéj stopy procentowéj, po któréj banki angielskie prawie stale pracują. W kwestyi jednak ulżenia tekom domów komisowych, w razie obciążenia ich wekslami krajowemi, zachodzą szczegółowe zwyczaje miejscowe, w których choć pobieżnie trzeba się rozpatrzyć. W notowaniu kursów angielskich znajdujemy zawsze rubrykę kursu weksli zagranicznych różną i co do czasu, w jakim się pojawia, i co do kraju, z którego weksle pochodzą.

W początkowo zawiązywanych stosunkach, kurs weksli zagranicznych na targu angielskim normuje się podług stopy procentowéj kraju, z którego pochodzą. W dalszym jednak rozwoju stosunków polepsza się znacznie, a zmienia się peryodycznie podług rodzaju podpisów, jakie w każdéj chwili kursują.

Zasadą ogólną obniżenia diskonta weksli zagranicznych jest wzmaganie się stosunków handlowych między Anglią a tym krajem,

którego weksle puszczają się w obieg i renoma firm znajdujących się w danym razie na ofiarowanych wartościach.

Wzmaganie się stosunków handlowych, uwidocznia się najwydatniéj przez wychodzenie wszystkich z rąk jednego pośrednictwa, a brak firm renomowanych kraju naszego, zastąpić musi solidarność kredytu rolniczego, reprezentowana przez spółki producentów. Solidarność ta o tyle więcéj nabędzie znaczenia na targach angielskich, że się widocznie opierać będzie na stosunkach zdrowych, na konsygnowaniu gotowego towaru, a sprowadzać będzie korzyść stałego zaopatrywania konsumcyi angielskiéj, na które wszystkie koła angielskie przyjaznem spoglądają okiem. Ważność więc Spółek rolniczych nie ogranicza się na samém zyskaniu tańszego transportu, wyższych cen za zboże i lepszego miejscowego kredytu, ale sięga wpływem swojém nawet w zakres najwyższych kół finansowych angielskich. Jeśli wszystkie te względy nie przekonają rolnictwa krajowego o potrzebie zwrócenia swych usiłowań w tę stronę, to zwątpićby wypadło o skuteczności wszelkich rozumowań, jakiemi się do niego odzywać można.

W ustępie wykazującym konieczność powstania komisu naczelnie pośredniczącego z targami zachodu w połączeniu z rozszerzeniem się komisów kontynentalnych i zakładaniem Spółek rolniczych, objaśniającym zarazem wpływ, jaki Domy komisowe i Spółki rolnicze wywierać mogą i powinny na zniżenie kosztów transportu, podniesienie cen miejscowych i obniżenie stopy procentowéj — przejrzeliśmy już sieć kolei obszaru dowozu Gdańskiego; żeby w obec widomego przykładu zyskać jaśniejszy pogląd na rzeczy.

Wypadnie nam teraz zająć się przeglądem dalszych sieci kolejowych całego obszaru produkcyjnego i zwracaniem się ich ruchu towarowego ku innym portom.

Wstępując w zabużańskie strony, wkraczamy w rozległy system kolei żelaznych państwa rossyjskiego, który w głównych zarysach w całości przedstawić musimy.

Za punkt środkowy całego systemu kolei żelaznych państwa rosyjskiego, uważamy Orzeł (Oreł). Tu nietylko zbiera się zboże wszystkich środkowych gubernij do dalszego wywozu, ale miasto to jest zarazem główną krzyżownicą najważniejszych komunikacyj kolejowych rosyjskich.

Zbierają się tu od północnego i południowego Wschodu liczne promienie prowadzące od Niżnego Nowogrodu i Moskwy przez Tułę, od Saratowa i Carycyna nad Wołgą przez Tambów

i Borysoglebsk, od Władykawkaza, leżącego u stóp gór kaukazkich, przez Nowy Czerkask (nad morzem Azowskiem), Charków i Kursk.

Z tych linja Niżnonowogrodzko-Orelska jest zupełnie ukończona, linja Saratowsko-Orelska gotową iest na przestrzeni od Tambowa do Orła, a linja Carycyńsko-Orelska na przestrzeni od Borysoglebska do Orła. Na linii Władykawkazko-Orelskiéj, braknie jeszcze odcinka Władykawkazko-Nowoczerkaskiego. Reszta ukończona.

Projektowana południowa koléj z Charkowa do Krymu zwiąże Orzeł z Sewastopolem.

To są promienie zbierające się w Orle od wschodu. Drugi niezmiernie ważny oddział promieni kolejowych, rozchodzi się z Orła wachlarzem ku Zachodowi.

Pierwszy z tych promieni, zupełnie już wykończony, prowadzi z Orła przez Brańsk, Smoleńsk, Witebsk, Połock, Dryssę i Dynaburg do Rygi.

Drugi, środkowy, prowadzi na Kursk, Nieżyn, Kijów i Winnicę do Żmirynki w kierunku ku środkowemu Dniestrowi.— Linja ta już wykończona.

Ostatni idzie przez Kursk do Charkowa linją południową, zkąd się ku Zachodowi odbija. Z Charkowa buduje się koléj do Krzemieńczuka, a ztąd, gotowa już, prowadzi na Bałtę do Odessy.

Dwa główne promienie, idące z Orła w jedną stronę wzdłuż Dźwiny do Rygi, a w drugą przez Krzemieńczuk do Odessy, stanowią dwie główne drogi handlu zbożowego środkowéj Rossyi. Korzystniejsze z wielu miar stosunki portu baltyckiego, przeważą zapewne w kierunku ku Rydze.

Środkowy promień, wiodący od Orła przez Kijów w głąb Podola jest początkiem drogi ogólnego wielkiego handlu międzynarodowego. Wykończenie odcinka zamierzonego ze Żmirynki przez Proskurow do Wołoczysk zwiąże linię Orelsko-Kijowsko-Żmirynkowską z siecią kolei żelaznych Galicyjskich, przez co uzupełnioną zostanie bardzo ważna droga wielkohandlowa łącząca Niżny-Nowogród z głównemi ogniskami handlowemi państwa austryackiego. Stosunki międzynarodowego handlu, które na téj linii powstaną, nabiorą nierównie większego jeszcze znaczenia po wykończeuiu kolei węgierskiéj z Munkacza na Stryj do kilku węzłów sieci Galicyjskiéj, przez co linja Orel-Kijów-Wołoczyska stanie się odcinkiem Wielkiéj komunikacyi handlowéj między Niżnym No-

wogrodem i Moskwą z jednéj, a Rieką (Fiumą) z drugiéj strony.

Cały karawanowy handel północnej i środkowéj Azyi, zbiegający się ostatecznie w Niżnym Nowogrodzie i cały handel środkowych gubernij rosyjskich, skupiający się w Moskwie, wejdzie tą drogą w ścisłą styczność z całym tym ruchem handlowym, który wybrzeża śródziemnego morza ożywia.

Na téj linii odbywać się będą i mniejsze międzynarodowe wymiany. Północne, górskie Węgry obfitują w żelazo, które jest bardzo pożądanym artykułem dla fabryk rosyjskich, a same cierpią często niedostatek zboża, w które się dziś, mimo uciążliwości dróg górskich w większéj części zaopatrują na osi z Galicyi*).

Zboża Wschodniéj Galicyi i Podola znajdą tu więc stały bliski odbyt.

Taki odbyt w handlu zbożowym jest bardzo pożądany. Jak bowiem ruch wielkiego handlu zbożowego zapobiega zbyt nizkim cenom drobnéj spekulacyi miejscowéj, tak naodwrót ożywiony ruch miejscowych targów podtrzymuje skalę cen wielkohandlowych na stósownie wytężonéj wysokości. Współubieganie się różnych stron, przynosi zawsze korzyści producentom.

Krzyżująca się z koleją Orelsko-Ryską droga żelazna z Moskwy na Smoleńsk - Mohilew i Mińsk do Brześcia litewskiego, gotowa już do Smoleńska, a budująca się obecnie w dalszym ciągu, wpada w Bıześciu na koléj Terespolsko-Warszawską. Jeźli niezadecydowany dotąd ostatecznie odcinek z Kutna do Poznania przyjjdzie do skutku, to linja ta stanie się jedną z najważniejszych linij europejskich, łączącą w najogólnlejszém znaczeniu cały Wschód europejski z Zachodem, a w szczogólności targowisko Niżnego Nowogrodu i Moskwę z targowiskami Lipska i Frankfurtu nad Menem.

Oprócz zakreślonych tu głównych linij, które w przyszłości będą podstawą całego ruchu handlowego w państwie rosyjskiém, wymienić jeszcze musimy dwie inne pomyślane pod wpływem względów wojennych, a podnoszące i uzupełniające strategiczne znaczenie poprzednich.

---

[1]) W czerwcu r. b. przyzwolono w Wiedniu na roboty wstępne do kolei Stanisławowsko - Husiatyńskiéj. W razie połączenia Husiatyna ze Żmirynką, a Stanisławowa z najbliższym punktem kolei Munkacko - Stryjskiej — tą drogą odbywałaby się po najprostszej linii komunikacya między Niżnym Nowogrodem a Rieką.

Wytłómaczemy się późniéj z tego, dla czego i o tych, obcych naszemu przedmiotowi względach, chociaż ubocznie tylko wspomnieć musiemy.

Otóż tedy z Witebska poprowadzoną ma być koléj na Mohilew, gdzie się z Moskiewsko-Warszawską skrzyżuje, daléj na Homel i Czernihów do Nieżyna, gdzie przerznie w poprzek linję Orelsko-Kijowską. Ztąd podług niezdecydowanych jeszcze planów pójdzie albo na Nowo-Moskowsk, albo na Krzemieńczuk do Krymu i do Nikołajewska. — Od téj zaś kolei odbije się powyżéj Czernihowa druga linja, która przerzynając Dniepr w blizkości Bielicy, podąży na Bobrujsk, Mińsk, Mołodeczno, Smorgonie do Landwarowa*), gdzie zetknie się z linią Królewiecko-Wierzbołowsko-Landwarowską, a skrzyżuje się z Petersburgsko-Warszawską.

Po zakreśleniu wszystkich ważniejszych linij, możemy teraz rzucić okiem na ich znaczenie strategiczne.

Orzeł jest krzyżownicą, przez którą wszystkie siły zbierające się od północnego Wschodu i ze środkowych gubernij w Moskwie, tak samo wszystkie siły z nad dolnéj Wołgi nadpływające kolejami: Saratowską i Carycyńską, a w końcu i wojska Kaukazu i Dońskiéj Kozaczyzny posługujące się linją Władykawkazko-Kursko-Orelską mogą być w najszybciejszy sposób podług zachodzącéj potrzeby przerzuconemi albo drogą Smoleńsko-Witebsko-Dynaburgską ku zachodnio-północnym, albo drogami Orelsko-Kijowsko-Podolską i Orelsko-Krzemieńczucko-Bałtską na zachodnio-południowe, albo nareszcie drogami Orelsko-Smoleńsko-Brzeską i Orelsko-Kijowsko-Brzeską do Królestwa Polskiego, t. j. do środkowo-zachodnich granic państwa. Siły w ten sposób skoncentrowane w którejkolwiek z wymienionych okolic, wzmocnione być mogą każdéj chwili siłami leżącemi w okolicach Petersburga drogą Petersbursko-Odeską, przerzynającą wszystkie linje bieżące od Wschodu nad granice zachodnie w Dynaburgu, Landwarowie, Brześciu litewskim, w Berdyczowie i Bałcie.

Taka będzie, po wykończeniu całego systemu dróg żelaznych, łatwość zebrania wszystkich sił całego państwa na jakimkolwiek danym punkcie nadgranicznym.

W razie prowizorycznego ustawienia wójsk wzdłuż całéj granicy zachodniéj, i to ze względów na łatwiejsze zaopatrzenie w ży-

---

[1]) Mało znany Landwarów, jest na linii Warszawsko-Wileńskiej ostatnią stacyą przed Wilnem, do któréj kolej Królewiecko-Wierzbołowska, zamiast do Wilna dochodzi. Obecnie stanie się Landwarów krzyżownicą bardzo ważnych linij.

wność, w kilku równoległych pasach, wspomniana cotylko kolej Dynaburgsko-Białostocko-Brzesko-Bałtska, następnie Landwarowsko-Mińsko-Bobrujsko-Nieżyńska, a w ostatku łuk kolei obiegający Dźwinę i Dniepr od Rygi przez Witebsk, Smoleńsk i Nieżyn aż do brzegów morza Czarnego, ułatwią komunikacye rozstawionych korpusów międzу sobą i utrzymają je w zupełnej gotowości do spiesznego zebrania się na którymkolwiek nakazanym nadgranicznym punkcie.

W razie zaczepnego działania teatr wojny przenosi się za granice państwa i wykonują się ruchy, które nie mają związku z naszym przedmiotem ekonomicznym, i dla tego nas nie obchodzą.

Ruchy zaś, zachodzące przy odpornem działaniu, obchodzą nas z tego względu, że wykazują, w jaki sposób sieć, dzisiaj tylko w szerokich rysach rzucona, może, albo też ze względów strategicznych nie może być szczegółowo uzupełnianą — w którym to ostatnim razie wypadnie nam szukać zawczasu środków zastępczych, nie oglądając się na próżno na przyszłość kolei żelaznych.

Pierwszą linię obronną, stanowi Wisła, drugą Bug, trzecią Dźwina z Dnieprem.

Obrona Wisły, której bieg średni tylko jest w rękach rosyjskich, polega przeważnie na sile obwarowanego frontu. Oskrzydleniu tej pozycyi zapobiedz tylko można przez szybkie wybiegnięcie za granicę i opanowanie całej Wisły. Wszystkie więc koleje, które służą oskrzydleniu, służą zarazem i jedynie skutecznej obronie. Niema więc obawy, żeby którakolwiek z linij wymienionych przez nas w obszarze dowozowym Gdańskim dla przeszkód strategicznych przyjść do skutku nie miała.

Na linii bużańskiej fortyfikacye Brześcia litewskiego zasłaniają wszystkie linje dalszego odwrotu. W razie oskrzydlenia tej pozycyi od strony południa, zapewniają odwrót linje: Brzesko-Mińsko-Smoleńska i Brzesko-Białostocko-Landwarowsko-Dynaburgska. W razie oskrzydlania z odwrotnej strony, pozostają linje: Brzesko-Kijowska i Brzesko-Bałtsko-Krzemieńczucka [1]).

Wszystkie więc wyliczone poprzednio przez nas koleje, których znaczenie ekonomiczne wyjaśniliśmy kilku uwagami, nietylko nie-

---

[1]) W czasie kiedy zbieraliśmy materyały do rozpatrzenia się w budowie kolei żelaznych w Rosyi w r. 1871) były dwa projekty: 1) linja z Berdyczowa do Brześcia, i 2) linja z Białej przez Żytomierz do Brześcia. Jedna z nich jest już na ukończeniu. Jesteśmy jednak tego zdania, że dla zyskania dwóch wstęg komunikacyjnych od Brześcia na południe, względy strategiczne skłonią do wybudowania obu kolei. Od jednej z nich odbije się boczna gałęź do Bród.

przeszkadzają widokom strategicznym, ale owszem są koniecznymi liniami bezpiecznego odwrotu i dla tego właśnie ze względów strategicznych musimy wyczekiwać bardzo rychłego ich ukończenia.

Ostatnią linią obrony na obszarze produkcyjnym zbożowym jest linia Dźwiny z Dnieprem. Tuż po za tą linją obiegający wielki łuk kolejowy poczynający się u wybrzeża zatoki ryskiéj a sięgający przez Dynaburg, Witebsk, Mohilew, Nieżyn i Krzemieńczuk (albo Nowo-Moskowsk) aż do wybrzeży morza czarnego, utrzymuje styczność wojsk ustawionych do obrony linji Dźwino-Dnieprzańskiéj. Pozycyami centralnemi téj obrony będą w miarę głównego kierunku wymierzonéj zaczepki: Dynaburg, Smoleńsk albo Nieżyn.

Pod względem ważnych wyników ekonomicznych odnoszących się do komunikacyi wywozu zbożowego, który nas tu wyłącznie zajmuje, obchodzi nas tylko ostatnia pozycya i dla tego, z pominięciem dwóch poprzednich, tylko nią samą się zajmiemy.

Armja skoncentrowana między Czernihowem a Krzemieńczukiem ma ognisko swe w Nieżynie, główny dowóz zasobów wojennych i możność dalszego odwrotu na linji Nieżyńsko-Orelskiéj [1]), podstawę działania w Dnieprze a wytyczne odwetów zaczepnych w linjach: Nieżyńsko-Kijowsko-Berdyczowskiéj i Nieżyńsko-Bobrujsko-Mińskiéj. — Mając przed sobą przestronny teatr wojenny, przedzielony bagnami Prypeci na dwie połowy północną i południową, może szanse obrony oprzeć na takiéj kombinacyi, że na jednym z tych wielkich odcinków podzielonego teatru wojennego działać będzie małemi siłami odpornie, a na drugim wystąpi całą resztą sił zaczepnie. Szanse leżące w tym rodzaju odpornego działania połączonego z zaczepnemi odwetami, polegają na nieodzownym warunku, że zakreślone poprzednio dwie połowy teatru wojennego zostaną przedzielone rzeczywistą przeszkodą niedozwalającą wojskom wkraczającym do Rosji przez Litwę i Wołyń żadnéj możności łączenia się z sobą. Ten zaś warunek obudza w nas przekonanie, że rząd rosyjski nie zezwoli tak łatwo na żadną koléj przerzynającą w poprzek bagna Prypeci.

Kwadrat objęty linjami łączącemi narożniki Mińska, Brześcia litewskiego, Berdyczowa i Czernihowa, zawiera przeszło 1600 mil kwadratowych, t. j. znacznie większą przestrzeń niż

---

[1]) Linja ta łączy armię naddnieprzańską z zasobami zbożowemi Orła i zasobami wojennemi Tuły i Moskwy; rezerwy zaś ściągać można przez Orzeł, jako główną krzyżownicę wszystkich kolei państwa.

Galicja, a ze względów strategicznych słabe ma tylko widoki zyskania odpowiednéj sieci kolejowéj.

Nim przystąpiemy do badania możliwych środków zastępczych, zdejmujemy kilka rysów dawniejszéj historyi handlu téj okolicy, które pod wpływem nowszych dróg zatrą się niebawem w rzeczywistości, a zatarłyby się późniéj i w pamięci ludzkiéj.

Pińsk był od dawna ogniskiem bardzo rozległego, chociaż nie zbyt zamożnego handlu. Okoliczność ta wywołała nawet w drugiéj połowie przeszłego wieku urządzenia, jakie poprzednio nigdzie w Polsce nie powstały — wykopanie aż dwóch kanałów. Kanał Rzeczypospolitéj, zwykle Muchawieckim zwany, łączący Muchawiec z Piną, powstał w r. 1770. Około tego samego czasu wykopanym został kanał Ogińskiego celem połączenia Jasiołdy ze Szczarą.

Ale budownicy tych kanałów nie mieli na względzie podniesienia żeglugi na wyższy stopień. Chodziło im tylko o uzupełnienie dróg wodnych takich, jakie były i dla tego zastósowali rozmiary i urządzenia kanałów do potrzeb ówczesnego stanu żeglużnego, jaki się na porzeczu Prypeci poprzednio był wyrobił. Kanały te, równie jak rzeczki, które z soba łączą, nie są więc uzdolnione do noszenia statków jakokolwiek znacznéj objętości i odpowiednéj zabrodności, tylko ułatwiają spław tratew spojonych stósownie do własności rzek. Większe statki rzeczne chodzą tylko po dolnéj Prypeci, a na górnym jéj biegu i na kilku jéj południowych dopływnikach zjawiają się tylko w czasie wylewów, ale Jasiołdą i Piną na kanały nie schodzą. Kanał Ogińskiego i Szczara mają swoje osobne małe statki znane na Niemnie aż do Kowna pod nazwiskiem bajdaków z kanału Ogińskiego i półbarek ze Szczary. Z resztą w powszechném używaniu są tylko tratwy.

W czasie małéj wody dla licznych mielizn z wyjątkiem odcinka od Mozyra do ujścia rzeki, tylko tratwą na całéj Prypeci ujedzie. Utrzymał się tu więc aż do ostatnich czasów dawny sposób spławiania towarów na tratwach, sięgający swym początkiem jeszcze czasów Witolda, który do odwiecznéj drogi z nad Ilmenu przez Kijów ku Carogrodowi, dorzucając ważny nowy gościniec handlowy z Kaffy, gdzie się za czasów genueńskich zbierały towary wschodnie przez tak zwaną „Witoldową łaźnię“ [1]) do portów baltyckich, pierwszy przez środek Litwy zarysował drogę wielko-handlową i torował ją wszystkiemi środkami znanemi ówczesnemu wiekowi,

[1]) Była to komora celna (tamożnia) na Tawani, ostrowie dolnego Dniepru, przy którym znajdował się najdogodniejszy bród przez łachę z jednéj strony, a łatwy przewóz przez wązki nurt Dniepra po drugiéj.

nsuwając zawady wywrotów leśnych na rzekach, przetrzebiając gościńce przez lasy niedostępne, sypiąc groble w miejscach grząskich i budując mosty, których nazwy („Witoldowych mostów“) zachowały dotąd pamięć jego w dróżnictwie litewskiém.

Nie ma wątpliwości, że gdyby późniejsze czasy były uzupełniały dzieło Witolda środkami, jakie im postęp wieków nastręczał, gościniec ten wielkohandlowy byłby podrósł do wielkiego znaczenia, sprowadził większą jednolitość narodu i utorował w cywilizacyjny sposób drogę do opanowania Krymu, o który się, przy ospałości ogółu, napróżno kusiły dorywcze zabiegi Żółkiewskiego (syna hetmanowego) i kilku innych możno-władzców świeckich i duchownych.

Na drodze téj spotykamy się z nowemi rodzajami transportowości. Na piaszczystym stepie Nogajskim przenosiły towary konie objuczone. Na obejściu porohów po Niżu czarnomorskim i stepie Czerkaskim i wzdłuż Dniepru znajdujemy od najdawniejszych czasów ochotników przewoźnictwa, których w nieco późniejszym czasie zaczęto nazywać „Kozakami“, nim się jeszcze pojęcie kozaczyzny w znaczeniu gromadnie na pewnéj przestrzeni osiadłego, a w jednéj części zbrojnego ludu wyrobiło. Blizkim więc jest domysł, że pierwsze zawiązki zaporoskiego łupieztwa powstały w ten sam sposób, jak się na wielu wybrzeżach morskich pierwotne przewoźnictwa z braku powagi władz publicznych przerodziły w piractwo morskie. Czy do tych samych czasów na Niżu czarnomorskim i stepie Czerkaskim odnieść wypada początek wozów czumackich, to na teraz pozostaje jeszcze pytaniem otwartém.

Tak samo dopatrzyć się nie można wyraźnego śladu włók[1]) między Jasiołdą a Szczarą, Piną a Muchawcem, Ptyczą a Wilią, albo Berezyną a Ułłą, chociaż ich się domyślać wypada, bo były między Łowatem a Dźwiną, Dnieprem i Wołgą. Pozostał téż wyraźny ich ślad w nazwie Wyżnego-Wołoczoka w okolicy, gdzie przechodził dawny handel z Wołgi przez Mstę na jezioro Ilmeńskie,

---

[1]) Włokami, albo przewłokami (po ros. *wołoki*) nazywa się rodzaj pierwotnego przewoźnictwa używanego w odludnych miejscach na wązkich rozstępach międzyrzecznych zwykle w blizkości źródeł rzek między poczynającemi się spławami jednéj a drugiéj, poprzedzający transport na osi.— Polegał on albo na przewłóczeniu lżejszych łodzi wraz z towarem, albo na przeciąganiu samego towaru na saniach odręcznych (włókach) i ściąganiu do drugiego spławu drzew międzyporzecznego lasu na podłożonych płozinach, celem zbicia tratwy do dalszego spławu przywiezionego pod wodę towaru. Powstaje on wszędzie, gdzie potrzeba międzyporzecznych wymian wyprzedza powstanie międzyrzecznych osad, utrzymujących inwentarz pociągowy.

a do ostatnich czasów t. j. aż do założenia kanałów Aleksandryjskiego i Katarzyńskiego utrzymały się włoki między Szeksną a jeziorem Kubeńskim, zkąd szła dalej droga wodna aż do fińskiej zatoki i na rozstępie między Wyszegdą i Kamą. (J. H. Blasius. Reise im europ. Russland 1840 und 1841).

Zdaje się więc, że włoki były bardzo dawnym rodzajem przewoźnictwa słowiańskiego, używanego na rozstępach międzyporzecznych, kreśliły pierwszy zarys późniejszych linij kanalizacyjnych, a co najważniejsza, że w krainach odwiecznych puszczy, znaczą miejsca pierwszych osiedleń i to takich, które powstając skutkiem potrzeby międzyplemiennych wymian, stawały się zwykle zlewkiem obu plemion z przewagą plemienia bardziej potrzebującego wymiany.

Śledzenie więc przewłóczysk nie jest rzeczą prostej ciekawości, ale naprowadzić może na drogę najwłaściwszego badania rozsiedlenia się plemion, które, oprócz wędrówek, parciem innych plemion spowodowanych, mogło się też odbywać drogą ruchów wywołanych potrzebami ekonomicznemi. Z tej strony nikt tej rzeczy nie badał, a sposób ten stałby się mógł bardzo płodnym w następstwa.

W obszarze puszcz litewskich wczesnej powstanie bitych dróg Witoldowych, mogło zatrzeć niedostrzeżone dotąd ślady przewoźnictwa włókowego.

W jego miejscu znajdujemy na porzeczu Prypeci inny pokrewny rodzaj przewoźnictwa zimowego na saniach. Niedostępne a ztąd bezdrożne niższe spłazy porzecza zatapiają się wezbraniem jesiennem i w tym stanie zamarzają w bardzo równą powierzchnię. Po spadnięciu śniegów powstają tu tory bardzo rozległych, prosto wytyczonych dróg, które w wysokim stopniu ułatwiają komunikację zimową. Temi drogami nietylko od zamarzłych na spławie statków i tratew, ale i z najdalszych stron zwożą się towary do głównych

---

Inne rodzaje używania przewłok powstają czasem i pod innemi warunkami. Znane są w Grecyi przewłóczenia ówczesnych okrętów przez istm koryncki. Statki płynące z greckiej części Włoch do morza egejskiego, obawiając się opływania przylądka malejskiego, osławionego przez burze panujące w tej stronie, wpływały do zatoki korynckiej a przewleczone przez istm, płynęły morzem egineckim do wschodnich wybrzeży greckich lub do osad azyatyckich. Okoliczność ta stała się jedną z przyczyn wzrostu Koryntu. Inny przykład mamy w północnej Ameryce. Myśliwi wysełani na połów zwierząt wydających futra kosztowne przez kompanią hudzońską,, budują przestronne ale letkie statki z kory brzozowej zszywanej łykiem. Na tych statkach płyną od jeziora Winipegskiego aż ku ujściom rzeki Makenzie i wracają z futrami zupełnie niezamieszkanym krajem, przeciągając po lądzie swe statki na okół każdego wodospadu lub innych zawad.

węzłów handlowych. Przewoźnictwo to od Czernihowa i Owrucza sięga aż do Mińska i Pińska, wnikając i w dalsze strony Pojezierza litewskiego. Przewóz na saniach nierównie jest tańszym od przewozu na osi po złych drogach i współzawodniczy nawet korzystnie ze spławem odbywającym się pod wodę na Prypeci.

Na czas otwarcia Witoldowéj drogi, idącéj przekątnią Litwy przypada téż przełożenie przeważnéj części handlu litewskiego z odwiecznéj drogi idącéj przez Nowogród, Wołchowem, Ladogą, Newą i Fińską zatoką do miasta Wisby na Gotlandyi, na opisaną już poprzednio drogę między-porzeczną od Kowna przez Gilgę, Hafy, Pregolę i odnogi Wisły do Królewca i Gdańska.

Wyprawa z roku 1394 zwana „Heidenfahrt“ (Voigt VI. 23) zaznacza pierwsze jéj zbadanie. Za Witolda zaczęła się już tworzyć osada kupców gdańskich w Kownie, która się poźniéj w słynny w dziejach handlu litewskiego „kantor Gdański“ zamieniła.

Wówczas zboże nie było jeszcze głównym przedmiotem wywozu. Inne towary wchodzące w ruch handlu litewskiego, łączące z małą wagą stosunkowo wysoką cenę, znosiły łatwiéj wyliczone tu rodzaje przewoźnictwa. Były niemi przedewszystkiem wysoko wówczas ceniony bursztyn, niedźwiedzie, bobrowe, rysie i wydrze futra, łosiowe i wołowe skóry, miód i wosk, len i konopie, konie tabunowe, żubry i tury.

Że skutkiem względnéj drogości różnorodzajowego z ciągłém przeładowywaniem połączonego przewoźnictwa zboże nie mogło wówczas być przedmiotem przeważnego wywozu, wynika już z zestawienia przeciętnych cen Gdańskich z początku XV wieku, które Hirsch (H. G. D.) z archiwów miejscowych ogłosił.

W czasie kiedy łaszt żyta kosztował w Gdańsku 5, a jęczmień 3 do 4 grzywien (Mark [1]), 40 skórek *(ein Zimmer)* kunich kosztowało 20 grz., bobrowych 11 — 15 grz., pośledniejszych futer 3 — 4 grz. Beczka miodu kosztowała 3 grz., funt okrętowy (= 320 funtów targowych) wosku 32 grz., łaszt (około 1000 kil.), mięsa solonego 9 — 10 grz., koń według wartości 3 — 16 grz., łaszt lnu 40 grz. Bursztyn w wielkich wyborowych kawałkach równał się wartości drogich kamieni; miał bursztynowy w większych okruchach płacono beczkę po 44 grz., w drobniejszych 14 grz. W dodatku zbywało się i tratwy. 100 sztuk tratwowego drzewa płacono w Gdańsku po 20 grzywien.

---

[1]) Podług badań Vossberga *(Geschichte der preussischen Münzen etc.)* grzywna gdańska w początkach XV. wieku miała wartość około 3 talarów dzisiejszéj monety pruskiéj.

Przy takim stosunku cen różnych towarów, zboże nie mogło być jakokolwiek nawet znaczącym przedmiotem wywozu litewskiego, tém bardziéj, że obok uciążliwości przewozu, cło pobierane w Łabiawie (na rzece Dejnie) nie od wartości towarów, ale od ryczałtowego spławu ciążyło stosunkowo bardziéj na taniém a ciężkiem zbożu, niż na innych lżejszych i pakowniejszych, a stosunkowo nierównie droższych towarach.

W zamian za bursztyn, futra, len, wosk i inne płody litewskie wchodziły do Litwy od południa ówczesne towary wschodnie a z nad Bałtyku przeważnie sukna brabanckie. Głównym jednak przedmiotem dowozowym była sól, na któréj Litwie zupełnie zbywało.

Głównym składem solnym był wówczas Gdańsk. W początkach XV wieku sól gdańską, przy zwyczajnym dowozie z za morza, jeśli jej znaczne dowozy holenderskie nie zniżały, płacono po 8 grzywien za łaszt zawierający 16 beczek. Zwożono ją tu wówczas z Lizbony i z Baie i Brouage, leżących na zachodnich wybrzeżach francuskich. Mimo tak dalekiego transportu morskiego sól gdańska dowożona drogą międzyporzeczną do Kowna rozchodziła się ztąd po całéj Litwie aż do Prypeci, wytrzymując aż po te kresy współzawodnictwo z solą krymską. Sól nadwołżańska dla długości lądowego transportu uchodziła za najdroższą i dochodziła nie wiele daléj jak do Smoleńska.

W późniejszych czasach zmieniła się postać rzeczy. Z upadkiem przewagi floty hanzeatyckiéj na morzach zachodnich dowóz soli lizbońskiéj i „bajskiéj“, jak wówczas zwano sól francuską, doznał dotkliwych trudności, a z drugiéj strony lepsze wyzyskiwanie soli krymskiéj w połączeniu z rozgałęzieniem się stosunkowo taniego rozwoźnictwa czumackiego przeważyła szalę współzawodnictwa na rzecz soli południowéj. W ostatnich czasach szły przez Pińsk na całą Litwę wyłącznie wysełki składu Krukowskiego [1]), dopóki otwarcie kolei Królewiecko - Wileńskiéj w połączeniu z koleją Wileńsko-Warszawską nie wprowadziły znów współzawodnictwa soli pruskiéj. Obecnie (przed wykończeniem odcinka kolejowego Brzesko-Mińskiego) dochodzi sól krymska, podług sprawozdania kupców Pińskich tylko już do Prużan i Słonima. Daléj na zachód i północ położone strony zaopatrują się wyłącznie w sól pruską.

Polska sól podrzędnie tylko i nie stale zaopatrywała potrzeby Litwy.

---

[1]) Kruków (Kriukow) nad Dnieprem naprzeciwko Krzemieńczuka jest obecnie głównym składem soli południowéj Rossyi.

Zajęliśmy się przy dłużéj rozwozem soli dla tego, że popyt za nią był po wszystkie czasy podstawą ruchu handlowego na drodze Witoldowéj, wpływał na zmiany międzykrajowych wymian i stosunków i dla tego bardzo blizko obchodził losy tego wielkiego międzykolejowego wycinka, którym się obecnie zajmujemy. Była ona w tych stronach „towarem przewodnim“.

Ruch w handlu zbożowym ożywiać się zaczął za czasów Kazimierza Jagiellończyka, ale potwierdzenie roszczonych przywilejów kantoru Gdańskiego w Kownie w roku 1441 listem odręcznym nietylko wszelkie zyski z pośrednictwa wielkohandlowego płynące oddało w ręce niemieckie, ale nadto rozwijające się już kupiectwo narodowe w samym zarodzie stłumiło. Zboża litewskie szły przeważnie do Królewca.

Do Gdańska, dla kosztów dalekiéj żeglugi dochodziły tylko w razach wielkiego ożywienia ruchu handlowego w tém mieście. — W najmniejszéj zaś ilości wypływały z Połągi. Najżywszy ruch handlu zbożowego litewskiego przypada na okres sięgając od początku panowania Zygmunta Igo do końca panowania Władysława IV.

Głównym węzłem tego handlu było zawsze Kowno.

Na znaczenie Kowna składały się nietylko dodatnie, ale nawet i ujemne warunki. — Nietylko bowiem to, co w Litwie obudzało i ułatwiało ruch handlowy miało swą wagę ku Kownu, ale i najważniejsza przerwa ogólnego ruchu trafiła na to miasto i zmuszała do założenia tu przystani.

Do rzeczy dodatnich policzyć wypada ujście do Niemna w bliskości Kowna kilku rzek litewskich, między któremi najważniejszą jest Wilia z dopływnikami swemi; daléj tę okoliczność, że ku Kownu, jako najważniejszemu grodowi, zasłaniającemu Litwę od Krzyżaków torować się zaczęły od bardzo dawnych czasów liczne drogi przez okalające je puszcze. Kiedy więc Kowno ukazuje się po raz pierwszy na widowni dziejów handlu litewskiego, występuje już jako węzeł dróg wodnych i lądowych.

Liczniejsze są ujemne warunki, które założenie przystani w Kownie nakazywały. Od miejsca, w którém dolny Niemen opuszcza wysokie brzegi pojezierza litewskiego ścielą się równe niziny aż do brzegów morza. Przez to żegluga na dolnym Niemnie i na hafie wystawioną jest na niebezpieczne wichry, na hafie nawet na piętrzące się wały, po których pływać mogą tylko statki odpowiednio zbudowane i głęboko zanurzające się w wodę. Górnym zaś i środkowym Niemnem aż do Kowna płynąć tylko mogą statki budową swą uzdolnione do spławiania się nad sterczącemi na dnie rzeki zawadami kamiennemi, nad które zwyczajny stan wody wynosi

się tylko od 3 do 4 stóp. Dla tego największe wiciny Niemnowe, nawet przestronne i długie są tak płasko zbudowane, że się nigdy głębiéj nad $2^1/_2$ stopy nie zabradzają. Do téj saméj miary schodzi téż zabrodność statków na Wilii.

Jeśli się w dawniejszych i późniejszych czasach pojawiły głębsze statki płynące aż do Kłajpedy i Królewca, to te do Kowna spływały tylko w czasie wielkiéj wody.

Zachodziła więc od wieków i zachodzi dotąd konieczność przeładowywania w Kownie towarów na inne statki.

Okoliczność ta w zestawieniu z brakiem przedsiębiorczości litewskiego mieszczaństwa, któréj zresztą utrudnienia krzyżaków a późniéj księstwa pruskiego stawały zawsze na przeszkodzie, były przyczyną, że się w ostatnie otwory handlu litewskiego cisnęło obce przewoźnictwo i kupiectwo, które z przywilejem, lub bez przywileju w ręku, wywierało zawsze pewien rodzaj monopolowéj uciążliwości.

Oprócz właściwości żeglugi niemnowéj ciągła niepewność pokoju za czasów krzyżackich była przyczyną, że wszystkie towary krajowe z miejsca swego tylko do Kowna mogły być przesełane, zkąd dopiero podług okoliczności wypadało obrać albo drogę dalszéj żeglugi, albo przewiezienie lądem do Połągi, lub gościńcem żmudzkim do Rygi.

Wynika z tego wszystkiego, że warunki, które zwracały cały handel litewski do Kowna, były tego rodzaju, że jemu samemu nadawały wprawdzie znaczenie ważnego miasta handlowego, ale dla ogółu całego handlu litewskiego nie były zbyt zbawiennemi i nawet miejscowemu handlowi kowieńskiemu nie pozwalały rozwinąć się na szerokiéj podstawie narodowéj.

Od chwili upadku Kowna w czasie wojen szwedzkich, zachwiał się tak ogólny handel Litwy jak w szczególności i handel zbożowy. Ożywił się na chwilę w czasach założenia kanałów Muchawieckiego i Ogińskiego, a zmartwiał zupełnie w ostatniem stóleciu.

W okresie największego ożywienia, zboża wołyńskie spływały Styrem, Horyniem i Słuczem do Prypeci i dobijały się pod wodę do Pińska. Pińsk pośredniczył w dalszéj odstawie ich do Kowna. W Kownie nabywały je faktorye niemieckie na rzecz Gdańska lub Królewca. Zboże okolic Czernihowskich pomijając uciążliwość podbijania się Prypecią pod wodę przeważnie na saniach dostawały się do Mińska, a ztąd szukały przez Wilno drogi zbytowéj do Kowna.

Handel przechodzący tak liczne ręce i tak uciążliwe drogi, mógł tylko utrzymać się w okresie najświetniejszym, kiedy zamieszki

w krajach zachodnich stały na przeszkodzie rozwijaniu się tamecznego rolnictwa, skutkiem czego do portów polskich jak do śpichlerza po zboże zjeżdżać musiano. Po zmianach zaszłych na zachodzie na niekorzyść handlu zbożowego obszarów baltyckich, odleglejsze okolice zaczęły się z niego zwolna wycofywać. Najodleglejsze czernihowskie strony zamieniły siew zboża w przeważnéj części na uprawę lnu, konopi i tytoniu, wytrzymujące z większą łatwością daleki transport. Właściciele ziemscy północnego Wołynia ścieśniając użycie rąk roboczych w rólnictwie, obróciły oszczędzoną w ten sposób robociznę na wyroby leśne. Ciągłe wyzyskiwanie lasów bez zaprowadzenia odpowiedniéj kultury leśnéj grozi na przyszłość smutnemi następstwami. Miarę dotychczasowego postępu w upadku lasów poleskich i wołyńskich podają nam kupcy pińscy w ogłoszoném r. 1863 podaniu do gubernatora mińskiego, napisaném celem skłonienia rządu do zezwolenia na budowę kolei żelaznéj z Pińska do Białegostoku. W dawniejszym czasie drzewo przeznaczone na spław wiślany lub niemnowy nie schodziło nigdy niżéj 30 stóp długości, a 8 werszków [1]) grubości w ociosaniu w kostkę; obecnie zaś miara ta spadła na 23—24 st. długości, a 6 werszków grubości.

Nowa sieć kolei żelaznych rossyjskich zapewnia teraz najbardziéj dotąd odosóbnionéj czernihowskiéj gubernii łatwy przewóz tak do portów baltyckich, jak i czarnomorskich i spowoduje zapewne ważne zmiany w stosunkach rólniczych. Północny zaś Wołyń oddalony zbytecznie od kolei kijowsko-brzeskiéj, pozbawiony nadziei zyskania kolei żelaznéj, któraby w poprzek Prypeci łączyła w najdogodniejszym kierunku kolej Kijowsko-Brzeską z Mińsko-Brzeską z przedłużeniem do Białegostoku, jako przewidzianego węzła łączącego kolej Warszawsko-Petersburgską z Królewiecko-Brzeską, pomyśleć powinien o udoskonaleniu żeglugi na dorzeczu Prypeci aż do punktów łącznych z kolejami.

Względy, które, jeśli stan rzeczy dobrze przenikamy, nie pozwalają na kolej łączącą linię wołyńską z linią litewską powinny skłonić rząd rossyjski do racyonalnego urządzenia spławów na dorzeczu Prypeci, ale i strony interesowane nie powinny zaniedbać stosownych przedstawień.

Na polu usprawniania rzek podług wymagalności udoskonalonéj żeglugi, które wobec szału budowania samych kolei żelaznych zbyt długo zaniedbaném zostało, obudza się obecnie w Niemczech

---

[1]) Werszok = $^1/_{16}$ arszyna, arszyn zaś = 2 st. wiedeńskie = 0,711 metra. Werszok więc mniej więcej : $1^1/_2$ cala. Stopa w obrocie handlowym w Rossji = 1 st. 8 cali wiedeńskich = 0,538 metra.

ruch zbawienny. Inżynierowie pobudzeni rozległemi planami licznych kanałów tak międzymorskich jak międzyrzecznych pracują usilnie w tym kierunku, zwracając przytém swą uwagę i na racyonalniejsze uspławnienie rzek samych. Oprócz rzucanych pomysłów do udoskonalonego łańcuchowego holowania (Kettenschleppschiffart) na Elbie, ogłoszony niedawno szczegółowo opracowany projekt racyonalnego uspławnienia Odry powinien zwrócić uwagę inżynierów krajowych i skierować ją w kierunku zajęcia się pomysłem wstawienia całéj sieci rzek naszych w wykończającą się zwolna sieć kolei żelaznych, przez coby dowóz na osi najkosztowniejszy ze wszystkich rodzajów przewoźnictwa, ścieśnił się do rozmiarów bardzo mało znaczących.

Mamy tu na myśli broszurę ogłoszoną niedawno w księgarni Reisewitza w Opolu *Die Schiffbarmachuug der Oder*, którą się publiczność szlązka bardzo żywo zajmuje. Autorem jéj jest budowniczy Fessler.

Zasada tego pomysłu jest bardzo prostą. Zamiast spławu po skośnéj powierzchni wód wywołanéj jéj spadem naturalnym, mą iść w czasie małéj wody spław po schodach przez odpowiednie podniesienie wody w poziom ułożonych. Podniesienie to wody ma nastąpić przez zastawy na zakrętach wierzchołkiem kąta ku nadpływającéj wodzie zwrócone (Nadelwehren), a kanałem na cięciwie zakrętu wykopanym pójdzie statek, który w końcu umieszczona śluza sprowadzi na poziom następnego schodu.

Podług niwelacyi Odry, od Bogumina do Kistrzyna stanąć ma 114 takich zastaw i pogłębić przez to całą rzekę o pięć stóp, wynosząc o tyle jéj wody nad poziom zwyczajny. Kwestya uniknienia zamuleń nie jest jeszcze dostatecznie rozstrzygnioną, ale wprowadzoną na dobrą drogę badań. Służą jéj tymczasowo za podstawę doświadczenia porobione przy kanale Wińskim *(Winske-Canal)* pod Opolem. Koszta uspławnienia w ten sposób Odry od Bogumina (Oderberg) do Kistrzyna szczegółowo obliczone, są bez porównania niższe od kosztów założenia kolei żelaznéj téj saméj długości i zapewniają przez to większą taniość transportu.

Na czas wielkiéj wody otwierać się będą wszystkie śluzy, a woda wznosząc się nad zastawy, popłynie tak zakrętami, jak i kanałami. Podług danych niwelacyjnych, powierzchnia jéj ułoży się w skos o tyle nad wszelkie zawady wyniosły, że żegluga w tym czasie nietylko dawném łożem po zakrętach, ale i kanałami odbywać się będzie mogła, przez co łańcuchowe holowanie w żadnym czasie przerwy nie dozna.

Tym samym przedmiotem zajmuje się nadbudowniczy Albrecht w numerze 17 pisma *Deutsche Bauzeitung.* Albrecht oblicza obok kosztów zakładowych zarazem wysokość dochodu opartego na statystyce tych towarów, które jako za ciężkie na kolej, zejdą na wodę i na ilości tych wyrobów, które dziś (jak cegła etc.) na wielką odległość wcale puszczać się nie mogą. Rezultat tych obliczeń bardzo pomyślny. Opłaty spławowe, stosunkowo bardzo nizkie i utrzymujące koszta spławu, znacznie poniżéj kosztów transportu na kolejach, przyniosą 5% i zamortyzują oprócz tego, w krótkim czasie koszta zakładowe. Wtenczas opłaty będą mogły być zniżone do tego stopnia, że koszta spławu wynosić tylko będą $^1/_3$ dzisiejszych kosztów kolejowych.

Ze względu na taniość przewozu, na stosunkową nizkość kosztów zakładowych, i na donioslość jaką dokładne rozwiązanie téj sprawy zyskać może w zastosowaniu do siatki rzek naszych, powinno się ustalić przekonanie, że techniczne badanie poruszonego tu przedmiotu nietylko jest u nas na czasie, ale do rzędu najważniejszych kwestji ekonomicznych należy.

W przytoczoném już urzędowém przedłożeniu kupców pińskich, znajdujemy wśród użaleń na trudności spławu po Jasiołdzie, Pinie i kanałach w połączeniu z niemi zostających, wzmiankę o tak nizkiéj wodzie w czasie suszy, że spław po niéj zapewnić sobie tylko można przez podniesiesie jéj rzuconemi na prędce płotynami — wyraźnie zastawami w rodzaju proponowanych do udoskonalenia spławu Odry.

Stalsze zakłady tego rodzaju powstały téż były przed kilkudziesiąt laty na Horyniu, celem podniesienia wód na przestrzeni od Horynia do Ostroga. Podług świadectwa Steckiego (Wołyń) podniesienie wód, mimo zbytecznie ścieśnionych miejscami grobli, oddawało znaczne przysługi spławom na wspomnianéj rzece. Zapewne skutkiem ścieśnienia łoża bez zapewnień odpływowych na czas wielkiéj wody, zakłady te póżniéj zerwane zostały.

Praktykuje się więc już na dorzeczu Prypeci w samorodny sposób to, co w racyonalném udoskonaleniu zaprowadzoném być powinno i jest arcyważną wskazówką, że zdrowym okiem dostrzeżone właściwości miejscowe, same na to naprowadzają.

Zastósowanie rozwiniętych tu zasad racyonalnego usplawniania rzek o zmiennym stanie wody, do porzecza Prypeci, pociągałoby za sobą o tyle więcéj nakładu, że nizkość brzegów większéj części zbiegających się tu rzek, wymagałaby częściowego ogroblenia koryt, ale zastósowanie się do téj właściwości porzecza w połączeniu z jednocześnie obmyślonym systemem osuszenia przyległych okolic, pod-

niosłoby kulturę tych pod każdym względem zaniedbanych stron i opłacałoby się tém bardziéj przez wynikający ztąd nadbitek korzyści krajowych.

Uspławnienie Prypeci i jéj dopływników, nie wyłącza też bynajmniéj powstania kolei, chociaż nie przerzynającéj porzecza, to przynajmniéj poprowadzonéj od Pińska do kolei Mińsko-Brzeskiéj, a w przedłużeniu i do węzła Białostockiego, przez co zboża północnego Wołynia mogłyby się zwracać, podług zachodzących widoków większéj korzyści, albo Muchawcem przez Brześć i Warszawę do Gdańska, albo przez Białystok i Ełk do Królewca, albo nareszcie przez Białystock i Wilno do Libawy, koleją Kowieńsko-Libawską.

Królewiec i Libawa staną się naturalnemi portami zbóż schodzących po kolei landwarowo-nieżyńskiéj, a wspózawodniczyć będą z Gdańskiem na Wołyniu. Przewaga Gdańska zdaje się o tyle być pewną, że skutkiem większéj łatwości zawiązywania się stowarzyszeń komisowych w obszarze jego dowozu i większéj potęgi środków kredytowych, łatwość dostania się drogą komisową przez Gdańsk do Londynu, ma więcéj zapewnioną przyszłość.

W obecnym stanie rzeczy Królewiec ma mniéj przestarzałych nawyknień miejscowych, ale w tym samym stosunku też mniéj środków finansowych i mniéj stosunków kupieckich na targach zachodnich.

Rzeczny port królewiecki jest nieco głębszy od portu na Motławie. Możnaby go pogłębić i zabrodniejszym uczynić dojazd przez haf do Piławy, żeby podług rozwiniętych powyżéj zasad przez ododpowiednie zastawy uchylić letni odpływ wód Dejną, a komunikacyę z hafem kurskim ograniczyć na istniejący już, ale niedokładny kanał. Wtenczas Pregola nabrałaby więcéj żłobiącéj siły i samaby resztę zrobiła. Tak samo można postąpić sobie na Niemnie z odnogą Gilgą na korzyść nierównie ważniejszéj Russy w przejeździe na haf i do Kłajpedy.

Libawa jest świéżo powstającym portem o stosunkowo słabszych siłach kupieckich, gdzieby naczelne pośrednictwo komisowe dla Litwy, było nader pożądane. Przystań jéj, dostatecznie głęboka, ma jeszcze tę korzyść, że skutkiem wiatrów północnych zmiatających zawiązki lodów wzdłuż prostéj linii wybrzeża, prawie nigdy nie zamarza. Braknie jéj tylko dostatecznéj ochrony od wiatrów burzliwych. W ostatnich czasach rząd rosyjski czynił wielkie nakłady na port libawski. Ekonomiści rosyjscy rokują mu wielką przyszłość — i życzyćby należało, żeby dla Litwy północnéj

mógł zastąpić Rygę, wyzyskującą ją w podobny sposób, jak Gdańsk swój obszar dowozowy.

Zwrócimy się teraz do jednego z ostatnich założeń naszych, do współzawodnictwa zbóż amerykańskich z europejskiemi.

Od zachodnich krańców obszaru dowozowego miast St. Louis i Chicago w państwach Illinois i Missouri, gdzie się obecnie najobficiéj wypładzają zboża, do portów wschodniego wybrzeża północnéj Ameryki liczy się około dwudziestu pięciu stopni jeograficznéj długości. Jest to w przybliżeniu ta sama odległość, która środek Wołynia od Londynu odddziela. Gdyby więc urządzenia komunikacyjne staréj Europy dorównywały już urządzeniom niedawno powstałéj północnéj Ameryki, to po obliczeniu równych kosztów, bo na równych odległościach poniesionych, pozostałoby jeszcze Ameryce przezwyciężenie przebycia całego tysiąca mil morskich do podjęcia współzawodnictwa z Wołyniem. Ta różnica podług miary znanych dzisiaj środków, nie byłaby wcale do pokonania.

Możność podjęcia takiego współzawodnictwa polegać więc musi na różnicy, jaka zachodzi między stosunkami przewoźnictwa z głębi Ameryki do jéj wybrzeży, a z krain zabużańskich do Londynu. —

Po wyswobodzeniu się pierwszych trzynastu państw (states) amerykażskich z pod jarzma angielskiego, stan okręgów udzielnych Nowego Yorku, Massachusetsu, Nowego Yerseyu i Pensylwanii, w których leżą miasta portowe: Boston, New York, Filadelfija i Baltimore przedstawiał pod względem komunikacyi z głębią krajów północnéj Ameryki daleko smutniejszy obraz od najgorszych komunikacyj ziem naszych w najdawniejszéj nawet przeszłości. Góry Allegańskie oddzielały od powyżéj wymienionych państw związkowych przestrzenie dzisiejszych państw Ohio, Indiana, Kentucky, Wisconsin i Missouri, które jako kraje głównéj produkcyi zbożowéj przeważnie nas obchodzą. Większą część tych przestrzeni zaalegańskich, przepływała wspaniała rzeka Ohio, odlewająca swe wody do znanego olbrzyma rzek Missisipi uchodzącego do zatoki Meksykańskiéj, ale od pierwszych jéj spławów przez góry, a następnie w poprzek rzek, które na wschodniém wybrzeżu płyną wszystkie z północy na południe, niepodobna było przewieść do portów wybrzeża jakiegokolwiek płodu rolniczego, bez zużycia przez transport na osi przynajmniéj potrójnej jego wartości. Nadto na Zachodzie państwa Nowego Yorku i w północnych kończynach Pensylwanii, roztaczało swe wody jezioro Erie, równające się swą rozległością małemu morzu. Z jeziora tego można było przestronną

komunikacyą płynąć do jeszcze większych jezior: Huronskiego, Michiganu i Górnego, których spojony łańcuch sięgał aż okolic źródeł rzeki Missisipi, a których wybrzeża dotykały najurodzajniejszych przestrzeni amerykańskich, ale od jeziora Erie do najmniéj ze wszystkich portów odległego Nowego Yorku, transport na osi jednéj beczki (= 1000 kil.) maisu albo pszenicy, kosztujących na drogim wówczas targu Nowo-Yorkskim 25 i 50 dolarów, wynosił najmniéj sto dolarów [1]). Jezioro Erie miało prawda przez jezioro Ontario i rzekę ś. Wawrzyńca odpływ do morza atlantyckiego w posiadłościach angielskich, ale od jeziora Ontario przegradzał je znany wodospad Niagary ucinający wszelką możność dostania się ztąd morzem do portow Zjednoczonych Stanów.

Z temi uciążliwościami komunikacyjnemi łączyły się jeszcze gróżne widoki polityczne. Kolonie hiszpańskie, osiadłe nad dolnym Missisipi, mające swobodny dopływ do krajów zaallegańskich, mogły je sobie przyswoić lub opanować, a następna koalicia téj możliwéj nowéj potęgi z nieprzejednaną jeszcze Anglią, mogła stłumić w samym zarodzie świeżą jeszcze rzeczpospolitę mającą wówczas tylko trzy miliony mieszkańców.

Cała więc przyszłość zawiązku państw zjednoczonych, polegała na energii téj garstki przedsiębiorczych mieszkańców i na pomyślnym skutku usiłowań zwróconych w stronę otworzenia komunikacyi z krajami zaallegańskiemi.

Jako owoc długoletniego wytężenia usiłowań w tę stronę, powstały dwa olbrzymie dzieła budownictwa wodnego: kanał Eryjski i kanał Pensylwański. Pierwszy poczyna się u jeziora Erie pod miastem Buffalo i dochodzi do rzeki Hudson pod miastem Albany. Rzeka Hudson zaś uchodzi do Atlantyku pod Nowym Yorkiem. Przez otworzenie tego kanału Nowy York stał się miastem portowém wielkiego systemu wodnego sięgającego w głąb Ameryki północnéj aż do krain położonych nad źródłami rzeki Missisipi i stanowiącego] przez długi czas największą drogę wielko-handlową północnej Ameryki.

Niemniejsze znaczenie posiada kanał Pensylwański. U zachodniego podnóża gór Allegańskich nad spływem Allegany i Monongaheli, dwóch od miejsca połączenia się spławnych dopływników rzeki Ohio, leży miasto Pittsburg. Przez wąwozy łączące doliny gór Allegańskich przeprowadzono z wielkim nakładem kanał łączący punkt spływu wspomnianych dopływników Ohia z rzeką Susque-

[1]) Max Freiherr v. Kuebeck. „Americanisches Communications-Wesen". Wien. 1872.

haną, uchodzącą pod Baltimore do zatoki Chespeake, a kanałem bocznym połączono znów Susquehanę z Delawarem, uchodzącym pod Filadelfią do zatoki delawarskiéj. W ten sposób portom Baltymorskiemu i Filadelfijskiemu otworzyła się wielka handlowa droga rozgałęziająca się na całe porzecze rzeki Missisipi.

Najbliższém następstwem otworzenia tych dwóch ważnych komunikacyj z krajami zaallegańskiemi, było przystępowanie kolejne tych krajów do Unii.

Przystępujące do Unii kraje, korzystając znów we własnym interesie z dopływników rzek Ohio i Missisipi, łączyły je wszystkie z łańcuchem jezior położonych na północy, tak, że od wschodnich brzegów rzeki Missisipi, w państwie Illinois aż do wschodnich wybrzeży Nowego Yorku, Pensylwanii i Marylandu, ciągnie się teraz nieprzerwana sieć krzyżującéj się na wszystkie strony kanalizacyi.

Przed przystąpieniem do Unii państwa Illinois (w r. 1818), wszystkie ważniejsze linie kanałowe, szukały odpływu na jezioro Erie, dla tego, że kanał Eryjski mógł większe statki do morza sprowadzać, niż pensylwański. W tym kierunku idą kanały: Ohio-Erie, Miami, Wabash-Erie, do których mniejsze boczne dobijają. Dopiéro w państwie Illinois skierowała się zaraz pierwsza ważna linia do Michiganu. Kanałem od rzeki Illinois do wspomnionego jeziora główna część porzecza Missisipskiego połączoną została z łańcuchem jeziór północnych. Rzeka Illinois uchodzi do Missisipi w pobliżu miejsca połączenia się téj rzeki z Missourim. Na niezmiernie ważném zbiegowisku tych rzek, powstało miasto St. Louis, a przy ujściu kanału stała wówczas tylko nędzna wioska indiańska, znanego dziś bardzo nazwiska Chicago.

Tak stały rzeczy, kiedy zastósowanie pary do lokomotyw wprowadziło w używanie zakłady kolei żelaznych. Amerykanie rzucili się do wyzyskania nowego wynalazku z całą energią świeżego przedsiębiorczego ludu.

Zasady koncessjonowania kolei żelaznych w Ameryce, są zupołnie odmienne od zasad zastósowywanych na kontynencie europejskim. Względy strategiczne nie wchodzą tu w rachubę; rząd więc nie wywiera żadnego wpływu na kierunek linji. W granicach tego, co ogólnemi ustawami nie jest wzbronioném, wolność wszelkiego przedsiębiorstwa nie doznaje żadnych ukróceń. Formalność koncesjonowania ma tylko kontrolę godziwości zamiarów na celu. Ochrona koncesjonowanych już kolei żelaznych od niszczącego wpływu współzawodnictwa w bliskim równoległym kierunku nie wchodzi wcale w zakres kompetencyi rządowéj.

W początkach powstawania kolei żelaznych, każde odosobnione państwo koncesjonowało je u siebie. Wolność przedsiębiorstw wywołała dużo kolei żelaznych równoległych, na których współzawodnictwo samo zniżało ceny opłat. Częste krzyżowanie się ich z rzekami i kanałami, nietylko nastręczało sposobność składania towarów zawalnych, w których pośpiech nie był wyraźną wymagalnością, na tańszy zawsze transport dobrego spławu i przemian odwrotnych, ale nadto ograniczyło do najmniejszych rozmiarów kosztowny transport na osi.

Powstającym w ten sposób siatkom państw odosobnionych, brakło spójni międzypaństwowych. Kongres państw zaczął więc wydawać koncesye na koleje łączne, międzypaństwowe. — Powstały ztąd linje wielko-handlowe, ale zostające w wielkiéj liczbie rąk z wszystkiemi niedogodnościami zbytnich rezerwowych parków i wysokością kosztów ogólnych, które dalsze zniżanie cen mimo wzrostu przesełek uniemożebniały, a tém samém i współzawodnictwu spławowego przewoźnictwa podołać nie mogły. Bez wszelkiego wpływu z góry, jedynie na podstawie dobrego zrozumienia rzeczy, zaczęły się zawiązywać towarzystwa skupu drobnych przedsiebiorstw na długich linjach wielkohandlowych, a szczególnie na dwóch najważniejszych: Chicago-New-York i St. Louis-Baltimore i Filadelfia. Pod wpływem bowiem wnikania w głąb kraju kolei żelaznych, miasta St. Louis i Chicago wyrosły na dwa główne ogniska handlowe wewnętrznego obszaru produkcyjnego, pierwsze w państwie Missouri w samym węźle najpotężniejszego dorzecza amerykańskiego, drugie nad przylegającą do tego obszaru zatoką najgłówniejszego jeziora wielkiego systemu roztok północnych, który się w końcu w porzecze rzeki św. Wawrzyńca zamienia, a w kanale Eryjskim ma swój wielko-handlowy odpływ do oceanu atlantyckiego.

Na tych dwóch wielkich linjach kolejowych (Chicago-New-York i St, Louis-Baltimore), z których pierwsza potrąca w najważniejszych punktach o południowe wybrzeża jezior północnych i przerzyna najważniejsze dwa kanały Wabash-Erie i Ohio-Erie, druga zaś przerzynając te same kanały i dopływniki rzeki Ohio, trzyma się jéj pobliża i kierunku. zespolił się główny handel między wewnętrznym obszarem państw północnej Ameryki, a przeważnie przemysłowém wybrzeżem.

Na pierwszéj z tych linii (Chicago-New York) towarzystwa skupu zespoliły skonsolidowane odcinki Chicago i Nord Western, Lake-Skore (Buffalo-Cleveland) i centralny Nowo-Yorkski, na drugiéj (St. Louis-Baltimore) pensylwański i inne pomniejsze.

Jak z początku rozdrobnienia przedsiebiorstw były zbyt wielkie, tak późniéj i kosolidowania ich wyrosły w przesadę. Sam odcinek Chicago i Nord Western zespólił 1257 mil. Zbytnie zespalanie utrudnia administracyę i stawało się tu nawet powodem nadużyć finansowych, ale mimo to zespolone linie przynoszą w przecięciu 15% dywidendy, a obniżyły przeciętną opłatę na 1¼ centów am. za beczkę i milę, co niedochodzi nawet wartości jednego grosza polskiego za 100 kilogramów.

Mimo tak znacznego obniżenia opłaty na kolejach żelaznych, wszelkie towary stosunkowo do wielkiéj swéj wagi nizką cenę mające, szczególnie płody roślinne a między niemi i zboże schodzą przeważnie na jeszcze tańsze spławy wodne.

Ceny opłat od spławu inne są na rzekach, inne na kanałach, inne na jeziorach; różnią się jeszcze między sobą podług zmienności stosunków popytu za niemi i ich podaży i podług zawieru nastręczających się statków. Trudno więc z luźnych i niezupełnych podań wyciągnąć ich przeciętną. Ale że są przeciętnie niższemi od kolejowych, to się okazuje z danych statystycznych, udowadniających przeważne schodzenie płodów rólniczych na wodę tak w czasach nizkich jak i wysokich cen targowych.

I tak w r. 1858 przy średniéj cenie 33 dolarów za beczkę, przechodzące kanałami Nowo-Yorkskiemi „płody pożywne roślinne“ wynosiły 1,208.589, na kolejach zaś tylko: 914.206 beczek.—W r. 1861 przy niskiéj cenie 25 dol.: na kanałach 2,122.237, na kolejach 1,220.332 beczek. W r. 1866 przy poddniesionéj cenie 44 dol. na kanałach: 1,763.931, na kolejach: 1.531.785 beczek. — W r. zaś 1864 przy bardzo ożywionym ruchu i wysokich cenach 65 dol. na kanałach: 2,122,237, a na kolejach; 1,379.738 beczek [1]).

Większa taniość przewozu spławowego na rzekach i kanałach polega na jednostajnéj wystarczającéj głębokości wody, na prostéj linii ich koryt, umożebniających racyonalne holowanie całych szeregów statków i na stosunkowo wielkim beczkomiarze ostatnich.

Wykazy Nowo-Yorkskich kanałów i kolei, jako części schodnich całéj sieci wodnéj i kolejowéj, dają najnormalniejszą miarę zajść na wszystkich linjach przewozowych i dla tego użyliśmy ich za dowód naszych utrzymywań.

Poprzedzający zarys stosunków przewoźnictwa amerykańskiego wyjaśnia nam przyczynę, dla któréj płody rolnicze amerykańskie po

---

[1]) Powyższe dane statystyczne wyjęte z tablic Kuebecka, opartych na dziele uznanéj w Ameryce wiarogodności: „Manual of the Railroads of the United States. 1869, by Henry Poor.

przebyciu od państw środkowych do portów nadbrzeżnych przestrzeni równającéj się odległości Wołynia od Londynu, mogą jeszcze przebyć 1000 mil morskich oceanu atlantyckiego i stanąć do współzawodnictwa z nami na targowiskach zachodniéj Europy. Ograniczenie najdroższego transportu na osi do najmniejszych rozmiarów, współzawodnictwo drobnych przedsiebierstw na kolejach równoległych, skonsolidowanie linji wielko-handlowych i wynikające ztąd obniżenie cen opłat kolejowych, wstawienie w sieć kolejową wszechstronnie udoskonalonéj sieci wodnéj, na któréj udoskonalenie racyonalnego holowania sprowadza jeszcze niższe koszta od przewozu na kolejach — oto cała tajemnica tak doniosłego rezultatu.

Wszystkie więc czynniki, któreśmy w przeglądzie różnych rodzajów naszego przewoźnictwa, jako nieodzowne wymagalności koniecznéj naprawy stosunków handlu krajowego z zasad naukowych wywodzili, znajdujemy tu w kształcie dokonanych czynów, jako wynik długoletnich doświadczeń.

Ale mimo tych wszystkich usiłowań żarliwie zapobiegliwego narodu, współzawodnictwo jego z nami, ma swoje granice.

Doświadczenie ostatniego lat dziesiątka poucza nas, że zgromadzone na wybrzeżach zboża amerykańskie, nie puszczają się prędzéj na ocean atlantycki, dopóki ceny londyńskie nie wyniosą się nad średnią swą wysokość wynoszącą 56 szylingów za kwarter, czyli 25 szylingów za 100 kilogramów.

Jeśli wszystkie poruszone przez nas ulepszenia transportowości krajowéj i przewozu morskiego, w połączeniu z oddaniem zbóż naszych w ręce komisu utworzonego na podstawie organicznie pomyślanego planu będą mogły przyjść do skutku, do czego, jak się to w ciągu rozprawy naszéj staraliśmy wykazać, jedynie dobrze skierowanéj gorliwości producentów[1]) potrzeba, to przy zwyczajnych cenach londyńskich będziemy mieli w kraju ciągle ceny takie, jakie dotąd rzadko kiedy w czasie przesileń konsumcyjnych osiągamy. — W czasie zaś takich przesileń spotykamy się zaraz z współzawodnictwem zbóż amerykańskich, które czas ożywionego ruchu do tego stopnia skracają, że zboża z głębi kraju często dosyć wcześnie nadejść nie zdołają i przeważna część korzyści spada, jak dziś rzeczy stoją, jedynie na gotowe składy miast portowych. W razie więc zamienienia systemu składowego na obrotowy drogą odpowiednio urządzonego komisu i ścisłego zastósowania ruchów naszéj podaży

---

[2]) Mówiemy o gorliwości samych producentów, boć i przeważna część banków komisowych z ich łona wychodzi.

do zjawisk zachodzących w popycie za zbożem, sprowadzimy prawda do bardzo szczupłych rozmiarów, korzystne dla nas przesilenia konsumcyjne, ale będziemy za to mieli stałe ceny przynajmniéj tak wysokie, jakiemi dziś są tylko w chwilach bardzo ożywionego popytu za zbożem i usuniemy stanowczo z targu angielskiego współzawodnictwo amerykańskie, zastępując niedobory, które dotąd Ameryka pokrywała, rozszerzeniem własnéj produkcyi.

Ale prócz współzawodnictwa w handlu zbożowym, w którym możemy i powinniśmy wziąść stanowczą przewagę, pozostanie nam jeszcze drugie współzawodnictwo z mąką amerykańską.

Najtaniéj produkowane zboża Illinoejskie i Missourskie, schodzą się w Chicago, przebywają ztąd najtańszy spław jeziorny do Buffalo i dostają się kanałem Eryjskim do młynów Rochesterskich. Nadpływają więc do Rochesteru najtańsze surowe płody, jakie tylko w Ameryce przemysł młynarski przerabiać może. Wyrobiona tu mąka idzie dalszym ciągiem kanału Eryjskiego i rzeką Hudson do Nowego Yorku, zkąd ją do Liwerpoola wysełają. Są oprócz tego liczne młyny w Wirginii, pracujące pod równie sprzyjającemi warunkami.

Taniość surowego płodu, podniesienie o trzecią część wartości wyrobu w stosunku do równéj wagi zboża, sprawiają, że mąka może łatwiéj wytrzymać daleki transport i dla tego bez wielkiego względu na chwilowe ceny angielskie, odpływa prawie stale do Liverpoolu.

Skoro więc przez zamienienie systemu składowego na obrotowy, przez racyonalne urządzenie podaży i ulepszenia we wszystkich rodzajach przewoźnictwa, zdołamy usunąć zboża amerykańskie z targowisk zachodniéj Europy, rzecz jasna jak na dłoni, że Ameryka uderzy w stronę rozszerzenia swego młynarstwa i będzie chciała współzawodniczyć z nami wyrobem znoszącym daleki transport.

Wchodząc na tę drogę Amerykanie, nie zniosą nigdy tego tysiąca mil morskich, który nam na wszystkie czasy niezaprzeczoną przewagę nad niemi w rękę oddaje, ale zamieniając cały swój wywóz na mąkę, zmuszą z czasem i nas do stopniowego zamieniania handlu zbożem na handel mąką.

Trzeba się więc zawczasu zająć i tym zwrotem rzeczy, z którym się rychléj czy późniéj niezawodnie spotkamy.

Kwestja ta poruszaną już była u nas kilkakrotnie, ale nie rozbierano jéj nigdy wszechstronnie.

Podnoszono już u nas, bardzo nawet gorliwie, tę ważną okoliczność, że kraj nasz wywożąc zboże, wywozi w niém pierwiastki będące podstawą żyżności naszej ziemi. Rozszerzony wywóz zboża,

stanowiący chwilową korzyść naszych rolników, podkopuje przyszłą obfitość naszych zasobów zbożowych. Są to złote słowa niezaprzeczonéj prawdy, które już często były wygłaszane, ale kraj nie wiedział i nie wie dotąd, jakich środków ma się chwycić na uchylenie grożącego mu niebezpieczeństwa.

Przejdziemy z kolei wszystkie czynniki ekonomiczne wchodzące w zakres téj kwestyi i starać się będziemy zestawić z nich najkorzystniejsze dla naszych stosunków kombinacye.

Jeden z lepszych młynów krakowskich zyskuje ze 100 kilogramów pszenicy, następujące rodzaje mlewa;

Nr. 0000	1.4
„ 000	14.7
„ 00	3.1
„ 0	5.6
„ I.	2.5
„ II.	6.
„ III.	29.
„ IV. (już rumiana mąka)	7.4
„ V.	6.4
„ VI.	1.2
Olsborn	5.4
Czerwona Mąka	14.3
Manco	3.
Razem	100.

Okazująca się tu obfitość numerów wywołaną została popytem kół krajowych szczególnie wybrednego rodzaju. Najwyższy numer w wielkim handlu wcale nie bywa poszukiwanym. Dla oparcia rachub na stosunkach wielkohandlowych wypadnie nam sprowadzić pewne numera do jednéj kategoryi i z cen odnośnych numerów wyciągnąć przeciętną.

Ściągamy więc wszystkie numera zerowe, jako mąkę wyborową oznaczoną zerem; numera I — III jako mąkę średnią właściwą piekarską (I), resztę uważamy za poślednią mąkę, która zużywając się w rolnictwie, powinna pozostawić swe pierwiastki ziemi.

Zyskamy więc ściągniętą tabliczkę:

Nr. 0 wyborowa	24.8
Nr. I średnia.............	37.5
Nr. II poślednia	34.7
Manco.................	3.—
Razem.....	100.0

Przy cenie 12 złr. za sto kilogr. pszenicy, przeciętne ceny nr. 0 wynoszą u nas 22 złr. za sto kilogramów, nr. I 16 złr.; a nr. II 3 złr. za tę samę ilość. Stosunek cen mąki do cen zboża znajdujemy nieomal ten sam zagranicą.

Choćbyśmy więc przy wywozie mąki zagranicę nie mieli zyskiwać za nią wyższych cen nad krajowe, tylko stały jéj odbyt mieli zapewniony z oszczędnością transportu na téj części pośledniéj mąki (34.7%), która w rolnictwie zużytą zostanie i na 3% Manka, to względny rachunek zysków ze sprzedaży zboża a mąki, wypadłby jak następuje:

Za 100 kil. pszenicy dostajemy..................		12 złr. — c.
Za 24,8 kil. wyb. mąki.............	5 złr. 46 c.	
Za 37,5 kil. średniéj mąki	6 złr. — c.	
Oszczędność na transporcie 34,7% mąki pozostawionéj w domu i 3% Manka -- około..................	1 złr. 50 c.	
	12 złr. 96 c.	12 złr. 96 c.
Różnica na korzyść wziątku za makę.............		— złr. 96 c.

Wywożąc więc mąkę zamiast pszenicy, zyskujemy na każdych 100 kilogramach tylko 96 centów w gotowiźnie, ale natomiast zatrzymujemy darmo 34,7% grubéj mąki i otrąb na zasilenie ziemi naszéj przez spaszenie w gospodarstwie i zyskanie odpowiednich korzyści z chowu inwentarzy.

Korzyść ta wzrastałaby jeszcze znacznie, gdyby przy rozgałęzioném młynarstwie, wszelkie zboże spasane zwykle w gospodarstwie, zamieniało się na mąkę, a w miejsce wyciągnionéj z niego wyborowéj mąki na wywóz zagranicę zostawiało się odpowiednią część średniéj mąki na zużycie w rolnictwie.

Oprócz więc nieodzownéj konieczności ochronienia ziemi naszéj od nieuniknionego wypłodzenia, zamiana handlu zbożem na handel mąką, pociąga jeszcze za sobą znamienite zyski.

Nikt też w ogóle nie wątpi o tych korzyściach, ale daleko zawilszą rzeczą jest rozprawienie się z zachodzącemi trudnościami tak w handlu mąką, jak i w rozgałęzieniu się młynarstwa na odpowiednią skalę.

Pierwszą trudność znajdujemy w zbycie mąki zagranicą. Najwyższe zera mąk naszych uważają za przesadne i wcale ich nie chcą kupować. Numera zaś, które lepszy pokup znajdują, chwalą z pozoru, ale robią uwagę, że u nas nie zważają na racyonalną mieszaninę zboża do mielenia, co się w korzyściach pieczywa uczuć podo-

bno daje. O przyczynach tego nie mamy dostatecznego wyobrażenia. Przytaczamy szczegóły zaczerpnięte ze źródeł, które się zbytem mąki zagranicą zajmowały, jako rzecz, którąby na miejscu racyonalnie zbadać należało. Tak w Londynie jak w Belgji lubią mieszać zboże baltyckie (przeważnie nasze) z duńskiem i miejscowém, albo też baltyckie (którego zawsze pragną) z miejscowém i chilejskiem (z Chili pochodzącém). Mają to być mięszaniny najkorzystniejsze. Czy w tém jest co racyonalnego, czy też proste uprzedzenie, jak się to jeszcze w niejednym razie wydarza nawet w kołach, gdzieby się tego nie wypadało spodziewać, dość, że tak jest i że ta okoliczność rozwojowi młynarstwa naszego stawa na przeszkodzie. Że zaś w każdéj gałęzi przemysłu nietylko na rzetelną dobroć wyrobu, ale i na gust a nawet i uprzedzenia odbiorców zważać wypada, więc zakładający młyny z wyrachowaniem na wywóz mąki, musi się do wymagalności miejsc zbytowych nakłaniać i badać je na miejscu jak najstaranniéj.

Mąki węgierskiéj nie używają w Belgji, tylko na domięszanie do pieczywa w małéj ilości. Ztąd pochodzi niewielkie powodzenie wielkich młynów na akcye w Węgrzech pozakładanych.

Niemniéj ważną trudność sprawiają koszta obrotu przemysłowego wyższe u nas niż gdzieindziéj.

Wszelka techniczna praca jest dotychczas u nas nierównie droższą niż w Niemczech.

Ze względu na to, że tylko wielkie zakłady, w których para jest siłą poruszającą, rzeczywiście opłacać się mogą, cena węgla kamiennego odgrywa ważną rolę. Na zmielenie sześciu centnarów zboża przy machinie o sile 60—70 koni potrzeba 1 centnar węgla. Cena węgla wzrasta bardzo nagle w miarę oddalania się od kopalni. W kopalniach górno-szląskich centnar węgla kosztuje 15—18 gr. p. Na odległość każdéj mili staje się o jeden grosz droższym, jeśli go się na kolei żelaznéj przewozi. Gdzie zaś transport na osi zachodzi, tam wzrost ceny węgla jest tém naglejszy. U nas oba warunki obciążające cenę węgla, trafiają właśnie okolice, którym zamiana handlu zbożem na handel mąką najbardziéjby się przydała. Przy użyciu koksowanego węgla oszczędza się 50—60% na transporcie, ale traci znów pewien procent siły ogrzewającéj. Trzeba więc szukać rady na to w środkach zastępczych.

Mimo zaczepek, jakich z wielu względów i z różnych stron doznaje turbina, nie możemy się rozstać z myślą dawno powziętą, że w jéj udoskonaleniu polega cała przyszłość młynarstwa polskiego. Główną jéj korzyścią jest możność zastosowania do niéj każdego spadu wody. Udoskonalenia uskutecznione w akademji bu-

downiczéj berlińskiéj wydają 0,8 zasobu pracy wody, przez najwyższe możliwe zrównanie szybkości obrotu turbiny z prędkością ubiegającéj wody i zredukowanie do możliwego minimum straty siły pochodzącéj z pierwszego uderzenia o wierzch przyrządu.

Zostawiając jednak teoretyczne spory o wartość turbiny znawcom bardziéj kompetentnym od nas, wolimy zdanie nasze poprzeć przykładami wziętemi z praktyki.

Posłuży nam do tego porównanie dwóch przedsiębiorstw bardzo podobnego rodzaju, z których jedno posługuje się przeważnie siłą pary, drugie opiera się na wyłączném użyciu turbiny. Wyższa korzyść wynikająca z oszczędności najdroższego w każdém przedsiębiorstwie czynnika pracy ludzkiéj, zostaje w naszém zestawieniu po stronie turbiny.

W zakresie wyrobów lnianych najpierwszą jest niezaprzeczenie w całém cesarstwie rossyjskiem tak pod względem dokładności, jak i różnorodności wyrobów fabryka panów Hielle i Dietrich w Żyrardowie, ale pod względem stosunku produkcyjnego wynikającego z zestawienia wartości wyrobów z użytą do jéj wytworzenia pracą ludzką, przewyższa ją Tammerforska fabryka wyrobów lnianych założona na akcye w Finlandji. Dowodem tego są następujące wykazy:

Fabryka Żyrardowska posługuje się machinami parowemi o sile 250 koni a ubocznie i kołami wodnemi. W fabryce znajduje się 8400 wrzecion i 500 warsztatów tkackich. Pracuje w niéj 1900 robotników. Towarów wypładza fabryka za 1,000.000 do 1,200.000 rubli srb. W fabryce Tammerforskiéj wyłączną siłę mechaniczną stanowi pięć turbin o sile 310 koni. Znajduje się w niéj 8000 wrzecion i 229 warsztatów tkackich. Zatrudnia ludzi 800, produkując rocznie towaru za 806,500 rubli srb. — Kiedy więc stosunek produkcyjny fabryki Żyrardowskiéj wyraża się przez 1 : 631, tenże sam stosunek w fabryce Tammerforskiéj oznaczyć wypadnie przez 1 : 1008; czyli innemi słowy: w czasie kiedy w fabryce Żyrardowskiéj jeden robotnik wypładza wartość 631 rubli srb., w fabryce Tammerforskiéj produkuje wartość 1008 rubli srb. [1]).

Chociaż przyczyn tak świetnego rezultatu produkcyjnego nie można upatrywać wyłącznie w użyciu turbiny to jednak przytoczone dane świadczą wymownie o możności użycia jéj z korzyścią w zastępstwie pary i powinny zwrócić staranną uwagę techników naszych

---

[1]) Szczegóły wyjęte z dzieła: Friedrich Matthaei, „Die Industrie Russlands, Leipzig 1872“. Dzieło to oparte na danych zebranych w czasie wystawy Petersburgskiéj w roku 1870.

ku rozwiązaniu kwestyi zakładania wielkich przedsiębiorstw młynarskich w stronach, do których dowóz węgla kamiennego połączony jest ze zbytniemi kosztami transportu.

Do wyliczonych już trudności dodać ostatecznie należy brak kapitałów tak zakładowych jak i popędowych i wysokość ich odsetek zniżającą zysk czysty i utrudniający współzawodnictwo z młynarstwem zagranicznem. Na zakłady młynarskie takiéj rozległości, żeby cały handel zbożowy na handel mąką zamienić mogły, potrzeba kapitałów nierównie znaczniejszych nad te, które drogą obrotu finansowego zyskać możemy. Trzeba jedném słowem uzbierania kapitałów własnych, a do tych inną drogą nie dojdziemy, jak drogą najkorzystniejszéj sprzedaży tego, co już posiadamy.

Z tych przyczyn staraliśmy się o wyjaśnienie wszystkich warunków wpływających na podniesienie cen zboża i zostające z tém w związku rozszerzenie wywozu, ażeby po zyskaniu drogą racyonalnego handlu zbożowego i zapasu kapitałów własnych i rozległych stosunków z najtańszemi kołami finansowemi w Anglii przystąpić do stopniowo odbywającéj się zmiany handlu zbożowego na handel mąką, do którego ostatecznie zmusi nas współzawodnictwo amerykańskie.

W stopniowém zaś rozwijaniu się młynarstwa krajowego, powinniśmy z początku przeważnie mieć na oku, najpierw potrzeby własnego kraju a następnie najbliższe obszary konsumcyjne kontynentalne. Zamiast łamania się z przeszkodami zachodzącemi na targach zachodnich, łatwiéj nam będzie zaspokoić najpierw mniéj wybredne żądania bliższych zagranicznych targowisk na mąkę.

Młyny górnego Szląska doznają przez to powodzenia, że im zwoziemy z rozległych stron kongresowego królestwa tanie zboże na Baran pod Krakowem. Własne młyny parowe oparte o kopalnie Dąbrowy i turbinowe na Prądniku i Szreniawie wywoziłyby z większą korzyścią kraju mąkę do górnego Szląska.

Parowe młyny dolnego Szląska i Luzacyi na drodze wywozowéj z Leszna zabijają odwieczne nasze wiatrakowe młynarstwo, korzystając z taniości naszego zboża na targu Leszczyńskim. Urządzenie młynów parowych po naszéj stronie wstępowałoby w współzawodnictwo z niemi na podstawie równéj taniości węgla kamiennego i tych samych warunków kredytowych, a miałoby za sobą większą taniość surowego płodu.

Nad Notecią od Łabiszyna do Nakła i nad Brdą w Bydgoszczy rozsiadło się dosyć rozległe młynarstwo wpływające korzystnie na podniesienie cen miejscowych całych Kujaw i północnéj części Pałuk. Rządowe młyny w Bydgoszczy zaopatrują magazyny wojskowe. W Turze nad Notecią jest zakład kupców Szczecińskich

na wywóz mąki obliczony, z których żytnią wysyłają stale do miasta Bergen w Norwegii, a pszenną zaopatrują miejscowe potrzeby Szczecina, wysyłając nadbitek w czasie odpowiednych konjunktur zbożowych do Hullu w Anglii. Ale oprócz zboża zużywanego przez młyny, przeważna jego część idzie Notecią, Wartą i kanałami, następnie Hawelą poza Berlin do Branibora, gdzie się znajdują wielkie młyny i wraca ztamtąd w kształcie mąki do Berlina. Daleko właściwszą byłoby rzeczą zaopatrywać potrzeby Berlina mąką krajową, opierając zakłady młynów parowych o świeżo odkrytą w blizkości kopalnie węgla.

Urządzenie młynów turbinowych nad górnym Styrem, albo nad którym z dopływników Dniestra w wschodniéj Galicyii znalazłoby odpowiedny odpływ na mąkę do górnych Węgier, skoro się sieć kolei żelaznéj ukończy na przestrzeni między Lwowem a Munkaczem.

Na tych pierwszych próbach łatwiejszego współzawodnictwa i dogodniejszych warunków wywozu wzmogłoby się młynarstwo krajowe i wyrobiłyby się odpowiedne siły techniczne. Toby torowało drogi do ogólnéj zamiany handlu zbożowego na handel mąką na ten czas, w którym kapitały narosłe przez podniesienie cen miejscowych na to zezwolą.

Na tém kończymy „na dziś“ uwagi nasze nad drogami handlu zbożowego. — Dalecy jesteśmy od mniemania żeśmy przez nie cały przedmiot wszechstronnie wyczerpali. Niemieliśmy nawet tego zamiaru. Chodziło nam jedynie o to, ażeby dotknąć ile możności wszystkiego, rozszerzyć widokrąg przedmiotu, odnieść najważniejsze szczegóły do właściwych czynników ekonomicznych i przez wielostronne poruszenie szczegółów wchodzących w zakres tak ważnéj gałęzi gospodarstwa krajowego obudzić odpowiedne prace monograficzne.

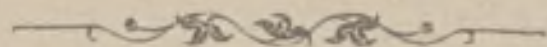
Ten sam zamiar łączyliśmy z ubocznemi wycieczkami naszemi na pole historyczne. Niechodziło nam w nich o zarys obejmujący jakąkolwiek całość i dla tego nie powtarzaliśmy tego, co Felix Łojko, profesor Jaroszewicz i inni w téj materji już opracowali, ale staraliśmy się poruszyć rzeczy albo zupełnie przez nich pominięte, albo zbyt pobieżnie dotknięte i odnieść podniesione szczegóły do zmian systemów przewoźnictwa, które za główną podstawę rozwoju handlowego uważamy. Zmiany zachodzące w tych systemach w połączeniu z otwarciem dróg nowych stanowią zawsze epoki w dziejach handlowych.

Prac zaś monograficznych, które koniecznie poprzedzić muszą tak wyczerpujące opracowanie dziejów handlowych, jako i prawdziwie wszechstronny pogląd na stan obecny dokonać tylko może zbio-

rowa siła badań przedsiębranych na miejscu po wszystkich główniejszych węzłach handlowych obu obszarów, tak produkcyjnego jak i konsumcyjnego.

Zamiar nasz uważać będziemy za osiągnięty, jeśli przez poruszenie głównych czynników wchodzących w zakres handlu zbożowego zdołamy wprowadzić prace monograficzne na właściwe tory.

Nie będziemy też pracy naszéj uważali za podjętą na próżno, jeśli przez uwagi nasze zdołamy w rolników naszych wpoić przekonanie, że obecny stan handlu zbożowego nie zezwala na obojętne wyczekiwanie jakiegoś szczęśliwszego zwrotu mającego spaść jakby z obłoków, tylko że trzeba umiejętnie przyłożyć czynną rękę do zwrócenia tych korzyści w ręce producenta, które dziś przeważnie bogacą wielkie kupiectwo portowe i drobną spekulację krajową, a w znacznéj nawet czcści giną bezowocnie brakiem racyonalnego urządzenia podaży.



Sprostowanie.

Na stonie 308, wiersz 16, zamiast „lnianka“, czytaj „kanianka“.

JÓZEF SUPIŃSKI

(Pisma Józefa Supińskiego wydał Jan Welichowski we Lwowie, 1872, w druk. zakładu Ossolińskich. — Tom I. „Myśl ogólna fizyologii wszechwiata“. — Tom II. i III. „Szkoła polska gospodarstwa społecznego“. — Tom IV. „Listy treści społecznéj“. — Tom V. „Życiorys Supińskiego“ — dramat: „Tatarzy“ i „kilka pism pomniejszych)“.

przez

J. N. SADOWSKIEGO.

I.

W przedmowie do świeżo wyszłego z pod prasy drugiego wydania dzieł Józefa Supińskiego, znajdujemy zestawienie zdań, które się o tych dziełach w czasie pierwszego ukazania się ich na widok publiczny w różnych stronach ziem naszych pojawiły. Z saméj liczby pojawiających się recenzyj wynika wyraźne przeczucie światlejszéj publiczności, że się niespodzianie w obec jakiegoś ważnego zwrotu w nauce gospodarstwa społecznego znalazła, ale treść ocenienia nowo pojawiającéj się pracy, rozchodzi się w dwóch kierunkach. — Przeważna część ówczesnych recenzentów uznała ważność oparcia całéj teoryi na podstawie praw przyrody i przyjęła bardzo sympatycznie nazwę „szkoły polskiéj“, ale w uznaniu tém zawarła się w zakresie zdań zbyt ogólnikowych; mniejsza zaś część wchodząc w same tylko wywody ścisłéj ekonomii, a wchodząc w nie ze stanowiska szkół obcych, uważała zakres zaprowadzonych nowości, za mało znaczący i polegający więcéj na zmianie nazw, niż rzeczy. — Żadna ze stron recenzujących nie postarała się o zyskanie punktu widzenia, z któregoby spór o stanowisko Supińskiego w nauce go-